

LE DROIT DE L'AIR

DANS LA

JURISPRUDENCE FRANÇAISE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Le Samedi 20 Mai 1939, à 14 heures

PAR

RAYMOND BREITLING

MEMBRES DU JURY :

Président : M. de GEOUFFRE de LAPRADELLE, Professeur

Suffragants :	}	MM. BASDEVANT	}	Professeurs.
		SCELLE		

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU & C^{ie}, Editeurs

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1939

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

LE DROIT DE L'AIR

DANS LA

JURISPRUDENCE FRANÇAISE

THÈSE POUR LE DOCTORAT
PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Le Samedi 20 Mai 1939, à 14 heures

PAR

RAYMOND BREITLING

MEMBRES DU JURY :

Président : M. de GEOUFFRE de LAPRADELLE, Professeur

Suffragants : { MM. BASDEVANT }
 SCELLE } Professeurs,

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU & C^{ie}, Editeurs

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1939

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

- LE GOFF. — *Traité théorique et pratique de droit aérien.*
- JOSSERAND. — *Les transports.*
- CONSTANTINOFF. — *Le droit aérien français et étranger.*
- IMBRECQ. — *Les accidents de la locomotion et la jurisprudence nouvelle.*
- KAFTAL. — *Réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens.*
- TISSOT. — *De la responsabilité en matière de navigation aérienne.* Thèse 1925.
- CASSVAN. — *Les clauses de non-responsabilité.* Thèse 1929.
- BLUM (René). — *Les assurances aériennes.* Thèse 1930.
- PROCHASSON. — *Le risque de l'air.* Thèse 1931.
- Revue juridique internationale de la locomotion aérienne.*
- Droit aérien.*
- Revue générale de droit aérien.*
- Revue aéronautique internationale.*
- Recueil périodique des assurances.*
- Bulletin de la société d'études législatives.*
- Les recueils de jurisprudence.*
-



Digitized by the Internet Archive
in 2026

ABRÉVIATIONS

R.J.L.A.	<i>Revue juridique internationale de la locomotion aérienne.</i>
D.A.	<i>Droit aérien.</i>
R.G.D.A.	<i>Revue générale de droit aérien.</i>
R.A.I.	<i>Revue aéronautique internationale.</i>
S.	<i>Recueil Sirey.</i>
D.	<i>Recueil Dalloz.</i>
G.P.	<i>Gazette du Palais.</i>
G.T.	<i>Gazette des Tribunaux.</i>

TABLE DES ARRÊTS

	Pages
Aéro-Club de Bourgogne et Fédération aéronautique de France contre L.	139
Air-Touraine contre X.	136
Berger contre Richard	105
Bertrand, Brinquant, Mauge contre Farman	16
Blank	84
Consorts Breton contre Cie générale Aéropostale ..	61
Brodin contre Société Doutre	110
Caroll contre Messageries Aériennes	47 & 54
Catoire contre Gobbe	12
Charlet contre Nottin et Sté Mutuelle d'Assurances Aériennes	75
Charrier contre Amans	71
Clément-Bayard contre Coquerel	17
Clerget et Perrier	101
Compagnie Aérienne Française et Chambre Syndicale des industries aéronautiques	121
Compagnie Aérienne Française et Société Henri et Maurice Farman	122
Compagnie Aérienne Française contre Air-Union	133

Compagnie Aérienne Française contre Société générale de Transports Aériens	136
Corcoll contre Latécoère	89
Cornillon contre Union des pilotes civils de France, Mingan et l'Etat	87
De Courson de La Villeneuve contre Latécoère	55
Coyon contre Ramey et Schmelz	91
Pilote D	128
Das (Tribunal de Bordeaux, 27 novembre 1908) ..	13
Dampfhofter contre Compagnie Aérienne Française	112
Delorme	61
Destailac	126
Dugelay contre l'Etat	86
Erny	95
Evans, Petchett et Derry contre Compagnie Franco- Roumaine de Navigation Aérienne	49 & 54
Faucher contre Levée	71
Fédération Aéronautique de France	122
Fourcade, Régnier, Ragot, Lefebvre	98
Germain contre Currie et Air-Express	35
Guillot et Gauthier contre Robin et Arlaud	44
Adjudant H.	138
Heurtebise contre Farman	16
Jean et autres contre Bacon	82
De Klairval contre Aéronautique-Club de France..	94
De Kunzewa contre Sté des Transports Rapides..	67
Lambert contre Compagnie Aérienne Française..	66

Lefils contre Compagnie Franco-Roumaine de navigation aérienne	53
Lemaire	100
De Leusse contre Compagnie Générale Aéropostale	59
Loridan	84
Veuve M. contre Compagnie internationale de navigation aérienne	114
De Martel contre Compagnie Aérienne Française	64
Nigay, Mathon, Mourier contre Brutschy et Caudron	73
Pluquin contre Legrand et Bréguet	85
Rapin, Dondorf, etc. contre l'Etat	86
Raymond, Pascal et Barjon contre Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne	41
Riel contre France-Aviation et l'Urbaine	107
Stichter contre Latécoère	113
Toutain	82
Vialle	68
De Visa contre Compagnie Générale Aéropostale..	116
Pilote X. (tribunal correctionnel de Brest, 9 février 1934)	139

INTRODUCTION

Nous avons étudié dans ce travail les décisions de la jurisprudence française qui intéressent le droit aérien, et nous avons essayé de dégager ce qui, dans ces décisions, a pu annoncer ou préparer des solutions législatives, et ce qui, au contraire, était de nature à retarder les progrès de la navigation aérienne. Enfin, dans d'assez nombreuses espèces, nous avons recherché dans quel esprit les tribunaux ont appliqué la législation en vigueur.

Il ne faut pas attendre dans un travail de ce genre un ordre méthodique. Nous avons choisi un certain nombre de grandes questions du droit aérien, autour desquelles nous avons groupé la plupart des décisions intervenues. Du point de vue du droit aérien ce travail est évidemment très incomplet : cela tient à ce que la jurisprudence n'a eu encore à se prononcer que sur un nombre de points relativement restreint.

Le travail de groupement auquel nous nous sommes livré n'était pas sans présenter quelques difficultés : les jugements, rendus à propos d'affaires concrètes, traitent le plus souvent de plusieurs points en même temps, et se prêtent mal, de ce fait, à un classement sévère. Aussi nous avons

dû rappeler dans certains chapitres des décisions que nous avons déjà étudiées dans un chapitre précédent, à un point de vue différent.

Nous avons laissé de côté des arrêts assez nombreux dans lesquels la jurisprudence n'avait qu'à appliquer les textes existants dans les conditions habituelles. C'est à ce titre que nous avons écarté, par exemple, une affaire qui concernait l'expédition d'un avion par chemin de fer ; l'appareil ayant été endommagé dans le transport, la responsabilité de la Compagnie de chemins de fer était mise en jeu dans les conditions ordinaires ; il n'y avait rien là qui fut d'un intérêt spécial pour le droit aérien. De même nous n'avons pas parlé d'une affaire qui a fait un certain bruit, celle du « manche à balai » ; le problème se réduisait à des questions de brevets et de contrefaçon qui, pour importantes qu'elles soient, sont étrangères au droit aérien, et s'appliquent à la construction aéronautique dans les mêmes conditions qu'à toute autre fabrication.

Ceci dit de l'esprit dans lequel nous avons entrepris ce travail, il faut dire un mot des résultats auxquels il nous a conduit.

Du fait même de la diversité des espèces, de l'importance dans chacune d'elles des éléments de fait, les solutions de la jurisprudence sont en quelque sorte émiettées. Aussi avons-nous trouvé une certaine harmonie que dans les décisions assez nombreuses rendues à propos des questions les plus importantes, — propriété de l'espace aérien, respon-

sabilité du transporteur, responsabilité de l'exploitant de l'aéronef vis-à-vis des tiers.

Ailleurs ce ne sont que décisions à peu près isolées. Certaines d'entre elles présentent un grand intérêt, mais leur portée n'est évidemment pas comparable à celle de décisions confirmées par toute une jurisprudence.

Je tiens à adresser mes remerciements à M. le Professeur DE LAPRADELLE qui m'a donné l'idée de ce travail ; je remercie également M. ROPER, secrétaire général de la Commission internationale de Navigation aérienne, qui a bien voulu m'ouvrir la bibliothèque de l'avenue d'Iéna.

CHAPITRE PREMIER

LE DROIT DU PROPRIÉTAIRE DE LA SURFACE

L'article 552 du Code civil, qui reproduit d'ailleurs les termes de l'article 187 de la coutume de Paris, déclare que « la propriété du sol comporte la propriété du dessus et du dessous. Le propriétaire peut faire toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos sauf les exceptions établies au titre des servitudes ou services fonciers ».

Cette disposition, qu'on retrouve dans plusieurs codes étrangers, donne au propriétaire un droit excessif, et elle ne s'explique que parce qu'au moment où on l'a introduite dans le Code, l'espace aérien était inutilisé et ne semblait pouvoir se prêter à aucune utilisation.

La question du droit du propriétaire sous-jacent sur l'atmosphère s'est posée à propos du droit de chasse ; elle a pris une acuité plus grande avec l'installation des lignes électriques ; puis, quand a commencé la navigation aérienne, il était évidemment capital de savoir si les propriétaires de la surface pourraient, en vertu de l'art. 552, s'opposer au survol de leurs terres.

Nous n'avons pas ici à retracer tout l'aspect doctrinal de la question : nous nous bornerons à rappeler que les auteurs ont considéré, pour la plupart, que le droit de propriété ne pouvait dépasser les limites de l'intérêt du propriétaire. Si le propriétaire a une faculté d'appropriation éventuelle sur la portion d'atmosphère qui surplombe sa terre, il n'a sur elle un droit de propriété qu'autant qu'il l'approprie effectivement par ses constructions ou ses plantations.

Il est hors de doute qu'une telle interprétation limite les droits du propriétaire tels que les définit l'art. 552, mais il fallait ici tenir compte de l'intérêt général, de cet aspect social du droit dont l'importance peut de moins en moins être méconnue.

On s'est demandé si cette acception des droits du propriétaire était compatible avec les termes de l'art. 552, s'il ne faudrait pas que le législateur fît intervenir un texte nouveau. Mais la jurisprudence, d'accord avec la plupart des auteurs (MM. FAUCHILLE, NAQUET, SALEILLES, pour ne citer que les principaux), a estimé que rien ne s'opposait à ce qu'on ne reconnût de droit de propriété sur l'atmosphère que là où il y a possession effective.

Nous allons examiner quelques décisions où nous verrons l'attitude ancienne de la jurisprudence, puis deux jugements dont les termes, conformes à l'interprétation que nous venons de donner, n'ont plus laissé de place à de nouvelles difficultés.

La Cour de Douai, dans un arrêt du 8 juin 1887 (1), con-

(1) *R. J. L. A.* 1910, p. 48.

firmant un jugement du tribunal correctionnel de cette ville, a proclamé le droit du propriétaire sous-jacent sur l'atmosphère.

Un sieur Gobbe avait tiré des faisans qui volaient au-dessus des terrains de Catoire. Le tribunal a estimé que cela constituait le fait de chasse sur le terrain d'autrui, prévu par l'art. 11, paragraphe 2 de la loi du 3 mai 1844.

« Si l'air, dit le tribunal, en tant qu'élément, est une chose non susceptible d'appropriation individuelle, il est hors de conteste qu'en tant qu'espace, dans la limite où il est utilisable, il est attribué par la loi (art. 552 et 672 du Code civil notamment) au propriétaire de la surface. Ainsi il est sa propriété et lui seul a le droit d'y chasser. »

De même, dans un cas analogue, la Cour d'Amiens a confirmé, le 19 février 1896, un jugement du Tribunal correctionnel de Vervins du 18 décembre 1895 (1), estimant aussi que le fait de tirer des faisans au-dessus du terrain d'autrui constituait le délit de chasse prévu à l'art. 11, paragraphe 2 de la loi de 1844.

Citons encore un jugement du Tribunal de Bordeaux du 27 novembre 1908 (2) et un jugement du Tribunal de Lille du 15 novembre 1899 : des sociétés d'électricité non reconnues d'utilité publique avaient fait passer des fils au-dessus de propriétés privées ; les propriétaires ont obtenu l'enlèvement de ces fils :

(1) *E. J. L. A.* 1910, p. 51.

(2) *E. J. L. A.* 1910, p. 84.

« Attendu, dit par exemple le tribunal de Bordeaux, que l'art. 552 déclare que la propriété du sol entraîne celle du dessus et du dessous ;

« que, dans ce texte le législateur ne distingue pas entre les trois parties de l'espace et qu'il les soumet également d'une manière exclusive et absolue à la volonté et à l'action du propriétaire ;

« qu'en ce qui concerne le dessus l'art. 552 n'indique d'autres restrictions que celles qui sont portées au titre des servitudes ;

« ...attendu qu'on soutiendrait vainement que l'installation ne cause aucun préjudice au propriétaire... etc. »

La propriété de l'atmosphère semblait donc bien établie. Il y a même eu en 1885 une escroquerie fondée sur cette idée : un individu, devant l'avenir qui, à ses yeux, attendait les dirigeables, avait entrepris d'exproprier les routes de l'air.

Pourtant, en 1879, le Tribunal correctionnel de Douai avait rendu un jugement contre le droit du propriétaire sous-jacent, dans une espèce analogue aux deux délits de chasse dont nous venons de parler (1). Nous ne pouvons mieux faire que de citer une partie de ce jugement, qu'a confirmé d'ailleurs la Cour de Douai :

« Attendu qu'il faut se demander si l'espace qui nous environne peut être considéré comme étant la propriété exclusive du propriétaire du sol pour la partie de cet espace

(1) R. J. L. A. 1910, p. 48.

qui correspond à l'étendue du terrain dont il est propriétaire, que la négative, selon ce qu'enseigne d'ailleurs la doctrine ne paraît pas pouvoir faire de doute ;

« attendu que vainement on prétendrait que le propriétaire du sol ayant en même temps la propriété du dessus et du dessous (art. 552 du Code civil) doit être réputé propriétaire (jusqu'à quelle hauteur) de la partie de l'espace correspondant à son terrain ;

« que ces mots « propriété du dessus » ne s'entendent que des choses qui reposent sur le sol, comme les constructions, les plantations, et tout ce qui peut être considéré comme en faisant partie intégrante ; que l'air, au contraire, est de ces choses qui par leur nature répugnent à l'idée d'une appropriation exclusive, qu'il est du nombre de celles que les jurisconsultes appellent « res communes », et dont tous nous jouissons sans qu'elles puissent devenir la propriété exclusive de personne... »

Cet arrêt semble d'ailleurs être seul en son genre.

Il est bien évident que l'attitude de la jurisprudence dans les arrêts précédents aurait conduit pour la navigation aérienne à une paralysie complète. Fort de son droit sur l'atmosphère, le propriétaire de la surface aurait pu interdire le survol de son terrain, et à quelque altitude que ce fût. C'est d'ailleurs ce qu'a tenté de faire une association syndicale de propriétaires allemands au début de ce siècle. Et c'est aussi de cet état d'esprit que participait la prétention de propriétaires, voisins de l'aérodrome de Buc, dans

deux procès analogues dont nous allons parler, et qui étaient intentés à la Société FARMAN.

La Société FARMAN faisait continuellement faire des vols d'entraînement, et il en résultait pour les voisins un préjudice dont ils demandaient réparation : ils se plaignaient que le passage des avions, souvent à très basse altitude, causât des frayeurs aux animaux, dépeuplât leurs terrains de leur gibier, et endommagât leurs récoltes soit par l'invasion des curieux, soit par d'innombrables atterrissages effectués en dehors de l'aérodrome. En outre, les demandeurs réclamaient pour l'avenir la fixation par le tribunal d'une altitude minima pour les évolutions des appareils, l'obligation pour FARMAN de munir ses avions d'appareil silencieux, et l'interdiction de survoler leurs propriétés.

Le Tribunal de la Seine, dans deux jugements des 6 juillet 1912 et 10 juin 1914 (1), a accordé la réparation des dommages subis. Sur les autres demandes le Tribunal a estimé qu'il s'agissait non de trouble continu mais de faits accidentels, qu'il ne pouvait préjuger de ceux qui pourraient se produire, et qu'il ne lui appartenait pas, en prescrivant une hauteur minima pour le vol des aéronefs ou en imposant à FARMAN l'usage d'appareils silencieux, de prendre une décision réglementaire empiétant sur les attributions du législateur.

Ces décisions nous semblent irréprochables et conformes à ce qu'exige le développement de la navigation aérienne.

(1) *E. J. L. A.* 1912, p. 282.

(2) *D.* 1914.2.193.

Nous pouvons d'ailleurs rapprocher de ces décisions un jugement du Tribunal de l'Etat de Minnesota de décembre 1923 (1) : Un propriétaire dont le terrain avait été endommagé par la chute d'un avion demandait, en plus de la réparation de dommage subi, qu'aucun avion désormais ne pût survoler sa propriété. Le juge, sur ce point, n'a pas accédé à sa demande, disant que la propriété *usque ad cælum* est théorique, et que si le propriétaire prétendait empêcher le survol de sa terre, la navigation aérienne deviendrait impossible.

La question se posait de la même manière qu'en France, et on voit qu'elle a été résolue de la même façon, la seule qu'on puisse concevoir.

Enfin, toujours à propos des droits du propriétaire de la surface, nous mentionnerons le célèbre jugement du Tribunal de Compiègne dans l'affaire CLÉMENT-BAYARD contre COQUEREL, en date du 19 février 1913 (2). Dans cette décision les juges ont limité le droit du propriétaire, non pas en s'attachant à reconnaître quelle partie de l'atmosphère se prêtait à une appropriation, mais en faisant application de la théorie de l'abus de droit.

Voici quels étaient les faits : CLÉMENT-BAYARD construit en 1909 un hangar à dirigeables. Le sieur COQUEREL achète en 1910 une bande de terrain voisine, de 170 mètres sur 12 ; à 90 mètres de l'entrée du hangar il fait élever deux charpentes en bois longues de 15 mètres chacune et hautes de 16 mètres ; il les fait surmonter de tiges de fer poin-

(1) *R. J. L. A.* 1924, p. 138.

(2) *D.* 1918.2.177.

tues. De plus il fait installer partout des poteaux hérissés de pointes et reliés par des fils de fer barbelés. Un dirigeable de CLÉMENT-BAYARD, poussé par le vent, rencontre ces constructions et se déchire : en plus des dommages-intérêts qu'il réclame de ce fait, CLÉMENT-BAYARD, demande la suppression de ces installations établies pour lui nuire.

COQUEREL oppose qu'il est absolument libre, comme propriétaire, de faire sur son fonds, suivant ses besoins et même suivant sa fantaisie, toutes les constructions et installations qu'il lui plaît.

Voici comment le tribunal a justifié sa conception du droit du propriétaire :

« Attendu que la thèse ainsi présentée au nom du défendeur (COQUEREL) repose sur une conception inexacte du droit de propriété et de la mesure dans laquelle il peut être normalement exercé ; que si ce droit, qui permet à une personne, non pas, comme on dit vulgairement, de faire de sa chose tout ce qu'elle veut, mais de s'attribuer par préférence et exclusivement à tous autres la totalité de l'utilité de cette chose, apparaît comme le plus complet des droits réels, il rencontre cependant des limites dans son champ d'action ;

« qu'en effet, n'étant, comme tout droit, qu'une faculté accordée à l'homme vivant en société, il se trouve forcément limité dans l'usage qu'en peut faire son titulaire par les devoirs sociaux de celui-ci, tenu en particulier de ne pas l'exercer en vue d'un but autre que celui pour lequel

il lui a été reconnu par le législateur, notamment en vue de causer un préjudice à autrui ;

« que le propriétaire n'est donc libre de retirer de sa chose que le maximum d'utilité qu'elle peut lui donner sans dommage pour personne ;

« que c'est la totalité de cette utilité ainsi mesurée qui lui est conférée suivant les termes de l'article 544 du Code civil ;

« attendu qu'à la lumière de ces principes la responsabilité de COQUEREL devra être considérée comme engagée s'il est prouvé qu'en établissant sur son terrain les constructions et autres aménagements dont se plaint CLÉMENT-BAYARD il a intentionnellement fait de son droit de propriété un usage dommageable pour ce dernier... »

Or COQUEREL a acheté ce terrain de forme extraordinaire après la construction du hangar de CLÉMENT-BAYARD. Il le laisse inculte, et d'ailleurs les constructions qu'il y a élevées en occupent presque toute la largeur et le rendent impropre à la culture. De plus on ne peut considérer ni comme une clôture ni comme un moyen de protection deux carcasses de bois hautes de 16 mètres, larges de 15, édifiées sur une même ligne à 15 mètres l'une de l'autre et en regard de l'ouverture du hangar. Il est donc hors de doute que COQUEREL a eu l'intention de nuire.

Le tribunal accorde les dommages-intérêts demandés par CLÉMENT-BAYARD, mais il se montre très prudent à propos de la suppression des installations de COQUEREL :

« Attendu que c'est le dommage effectivement subi qui donne la mesure de la réparation due ; que si la personne

lésée est en outre autorisée à demander la suppression de l'état de chose préjudiciable, cette suppression doit être strictement limitée à l'élément qui a été la cause directe et immédiate du dommage, et qui serait, par son maintien, susceptible d'en occasionner un nouveau ;

« attendu que dans ces conditions le tribunal ne peut ordonner que la suppression des tiges de fer qui surmontent les carcasses... etc. »

La solution tout à fait sage qu'a donnée le tribunal est au fond assez limitée ; et s'il a tenu à ce que l'aspect social du droit de propriété vînt tempérer les termes de l'art. 544, du moins a-t-il voulu indiquer que les « devoirs sociaux » du titulaire du droit n'aboutissaient nullement à atténuer ce droit lui-même : c'est l'exercice de ce droit qui ne doit pas être contraire à l'intérêt général.

Il fallait bien ici recourir à la théorie de l'abus de droit en effet COQUEREL, en « appropriant » l'atmosphère par ses constructions n'avait pas excédé ses droits de propriétaire de la surface. Pour arriver à une solution satisfaisante à la fois pour l'intérêt général et pour CLÉMENT-BAYARD, il fallait pouvoir considérer la nature des constructions de COQUEREL et rechercher quel but il avait poursuivi en les édifiant. C'est ce que permettait la théorie de l'abus de droit. On se trouve ici dans un domaine qui dépasse d'ailleurs le droit aérien.

CHAPITRE II

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR AERIEN

La question de la responsabilité du transporteur aérien est la plus importante qui se soit présentée devant les tribunaux en matière de droit aérien. Quelle est la nature de cette responsabilité ? Fallait-il lui reconnaître le caractère délictuel ou le caractère contractuel ? Jusqu'à la loi du 31 mai 1924 les diverses juridictions hésitaient.

La responsabilité délictuelle est celle dont on recherche le fondement dans la faute prévue à l'article 1382 du Code civil. Cette faute ne se présume pas, et il appartient au demandeur à l'action d'en apporter la preuve. Appliqué au transporteur, ce système revient à dire qu'en cas d'accident il est considéré comme non-responsable tant que la victime ne prouve pas qu'il s'est rendu coupable d'une faute. Un tel traitement est évidemment à l'avantage du transporteur, qui bénéficie d'une présomption d'irresponsabilité. Par contre la situation faite au demandeur est assez dure : il lui sera souvent difficile de fournir la preuve de la faute du transporteur.

La responsabilité contractuelle, au contraire, est celle qui repose sur l'art. 1147 du Code civil, et sur l'art. 103

du Code de commerce. Par le contrat de transport on estime que le transporteur accepte de conduire à tel endroit tel objet qui lui est confié ; si cet objet n'arrive pas à bon port, l'expéditeur est fondé à réclamer une indemnité au transporteur, qui n'a pas rempli l'obligation que le contrat faisait naître à sa charge. Le transporteur, aux termes de l'art. 1147, n'est libéré que s'il justifie que « l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ».

Un tel système conduit à des résultats inverses du précédent : il est tout à l'avantage de l'expéditeur, car il fait peser sur le transporteur une présomption de faute. Si le transport n'a pas été exécuté, le transporteur doit, du seul fait de l'inexécution du contrat, une indemnité, à moins qu'il ne puisse apporter la preuve que c'est une cause étrangère qui l'a empêché d'exécuter le contrat.

Il y a longtemps que les transporteurs, pour échapper à un traitement aussi sévère, inséraient dans le contrat de transport des clauses d'exonération, par lesquelles ils entendaient limiter leur responsabilité aux faits qui leur étaient imputables. Et c'était à la victime, comme dans le système de la responsabilité délictuelle, qu'il appartenait d'établir que l'inexécution du contrat était due à un fait imputable au transporteur.

La jurisprudence, après avoir repoussé ces clauses, a admis cependant dans plusieurs décisions qu'elles avaient à tout le moins le pouvoir de déplacer le fardeau de la preuve, de le mettre à la charge de la victime,

Puis, le 17 mars 1905, est intervenue une loi, dite loi RABIER, qui a ajouté un alinéa à l'art. 103 du Code de commerce. En vertu de ce texte, qui affirme le caractère contractuel de la responsabilité du transporteur, toute clause d'exonération est nulle.

Cette disposition déroge au principe de la liberté des contraventions ; mais le législateur a trouvé trop dure la situation que les clauses d'exonération créaient aux expéditeurs de marchandises. Devant la sécurité que soixante ans d'expérience avaient donnée aux chemins de fer, on a considéré que les clauses de non-responsabilité imposées à l'expéditeur permettaient abusivement au transporteur de ne pas tenir les obligations nées à sa charge du contrat de transport.

Les dispositions de la loi du 17 mars 1905 sont limitées aux transports par terre et par eaux intérieures. Le transport maritime reste soumis, en raison des caractères particuliers qu'il présente, à une réglementation spéciale, et une pratique constante et libérale permet de faire figurer dans les connaissements les clauses de non-responsabilité les plus variées.

Tout ceci ne concernait que le transport des marchandises. Pour le transport des personnes on continuait à ne considérer que la responsabilité délictuelle du transporteur. Mais en 1911 la Cour de cassation, par un arrêt qui a définitivement fixé la jurisprudence, a déclaré que pour le transport des personnes à titre onéreux le transporteur se trouvait également tenu d'une obligation contractuelle,

En résumé, le transporteur est tenu d'amener à bon port les personnes ou les marchandises transportées, sans pouvoir, pour se libérer, invoquer autre chose que la force majeure, la faute de la victime, le vice de la chose ou la faute de l'expéditeur ou du destinataire.

Tel était le régime des transports quand, après la guerre, a commencé l'essor de la navigation aérienne. Presque aussitôt, la question s'est posée de savoir à quel type de responsabilité le transporteur aérien allait être soumis.

Le problème ne s'est pas présenté directement : en effet, dès l'origine, les compagnies de transport aérien ont fait figurer sur leurs billets des clauses d'exonération imitées du droit maritime, par lesquelles elles repoussaient toute responsabilité quant aux dommages dont les voyageurs ou leurs bagages pouvaient être victimes (1).

La question que la jurisprudence a eu à trancher était celle de la validité de ces clauses ; et c'est sur cette ques-

(1) Voici, à titre d'exemple, une de ces clauses :

« La Compagnie et ses agents déclinent toute responsabilité relative aux accidents, pertes, retards et dommages quelconques qui pourraient advenir aux passagers ou à leurs bagages au cours de voyages aériens à bord de ses avions, et provenant d'orages, brumes, atterrissage forcé, changement de parcours ou d'avions, grèves, jet, feu, et généralement de tous événements d'air, soit à l'envol, soit en l'air, soit à l'atterrissage. Elle ne répond pas des fautes et négligences quelconques de ses pilotes ou autres personnes embarquées sur ses avions à quelque titre que ce soit.

L'utilisation de ce billet implique la connaissance et l'acceptation des conditions de passage incluses. »

tion que, jusqu'à la loi du 31 mai 1924, l'accord n'a pu se faire.

Si l'on admettait la validité de la clause, celle-ci, supprimant toute la responsabilité née du contrat, ne laissait à la charge du transporteur que sa responsabilité délictuelle, dont l'ordre public ne lui permet pas de s'exonérer. Nous avons vu qu'un tel système, qui fait supporter à la victime la charge de la preuve, crée pour elle une situation peu avantageuse : il sera souvent très difficile d'établir la faute du transporteur après un accident d'avion au cours duquel passagers et appareil ont pu être anéantis.

Contre la clause d'exonération, ou, si l'on veut, en faveur de la responsabilité contractuelle obligatoire, on a dit que le régime introduit par la clause de non-responsabilité était contraire au droit applicable aux transports, notamment à la loi RABIER, et qu'on ne pouvait sans un texte spécial faire au transporteur aérien une situation privilégiée en l'autorisant à écarter sa responsabilité contractuelle.

La doctrine, de plus, a souvent considéré comme contraires à l'ordre public les clauses de non-responsabilité lorsqu'elles sont relatives aux personnes. La jurisprudence s'est montrée plus libérale : elle a considéré que ce n'était pas disposer de la vie ou de l'intégrité des personnes que de limiter la responsabilité à leur égard aux cas de faute personnelle.

Enfin on soutenait encore que la responsabilité contractuelle du transporteur aérien était de nature à développer

la confiance du public dans la navigation aérienne, qui, dès ses débuts, se trouvait ainsi placée sur le même pied que les moyens de transport anciens.

En faveur de la clause de non-responsabilité, on a fait remarquer d'abord que le régime précédent n'a été appliqué aux transports terrestres qu'au bout de soixante ans d'existence des chemins de fer, et plus tard encore pour le transport des personnes. Il pouvait paraître prématuré de l'étendre d'emblée à la navigation aérienne. Et d'ailleurs pouvait-on soutenir que le législateur de 1905 eût compris à l'avance dans sa réglementation ce nouveau mode de locomotion.

Le système de la responsabilité contractuelle obligatoire est aussi très onéreux pour les compagnies. Le prix du transport aérien est très élevé ; aussi ne s'adresse-t-il qu'à une clientèle fortunée, et les indemnités à payer en cas d'accident peuvent atteindre, en raison de la situation sociale des victimes, des chiffres considérables.

La responsabilité presque automatique du transporteur le transforme en une sorte d'assureur. Aucun système d'assurance ni de réassurance n'arrive à couvrir complètement le risque de la navigation aérienne. Etant données les ressources limitées des compagnies de transport aérien, on aboutirait soit à majorer encore le prix des billets de passage, soit à faire augmenter les subventions de l'Etat, c'est-à-dire à faire payer par tous l'assurance du risque couru par quelques-uns.

Enfin d'autres pays valident les clauses de non-respon-

sabilité. Vis-à-vis des compagnies de ces pays, les compagnies françaises se trouveraient en état d'infériorité.

Il semble qu'en raison même de sa nouveauté et des risques particuliers qu'il comporte, le transport aérien mérite un régime spécial, qu'on accorde d'ailleurs sans difficulté au transport par mer. On a étayé en droit ce régime privilégié sur un raisonnement qui n'est pas sans valeur :

Du moment qu'on affirme le principe de la responsabilité contractuelle, il faut au moins donner toute sa valeur à la convention passée par les parties, qui traduit leur commune intention. Or les personnes qui utilisent l'avion constituent, comme disent quelques arrêts, « une clientèle avertie », qui connaît parfaitement les risques que lui fait courir ce mode de transport. Les voyageurs aériens savent qu'ils font passer la vitesse avant leur sécurité. On ne peut soutenir qu'ils entendent faire garantir cette sécurité par le transporteur. Au contraire ils gardent à leur charge une partie des risques, ceux justement qui sont inhérents à un mode de transport que rien ne les obligeait à emprunter. Dès lors il ne reste plus à la charge du transporteur que sa responsabilité à raison de ses fautes personnelles, et c'est à la victime qu'il appartiendra de prouver ces fautes.

Pour faire au transporteur aérien cette situation privilégiée, la loi du 31 mai 1924 n'a eu qu'à valider les clauses d'exonération de responsabilité que les compagnies inscrivaient sur leur billets. Par ce moyen elle sauvait le prin-

cipe de la responsabilité contractuelle, qui reste ainsi commun à tous les genres de transport, tout en ne laissant peser sur le transporteur aérien que sa responsabilité délictuelle. Pour donner à la convention des parties toute sa valeur, il a suffi que la loi écartât, pour la clause d'exonération du contrat de transport par air, l'application de la loi RABIER, disposition exceptionnelle, et le contrat de transport aérien s'est trouvé replacé sous le régime ordinaire de la liberté des contrats.

Un tel régime semble seul possible pour le transport aérien, tant que celui-ci n'aura pas atteint un degré de perfectionnement tel qu'on puisse raisonnablement laisser au transporteur tous les risques du transport.

Avant d'aborder l'examen des décisions, disons quelques mots de la clause d'exonération elle-même et des questions que la jurisprudence a eu à trancher à son propos.

La loi de 1924 autorise le transporteur à s'exonérer par cette clause de sa responsabilité à raison du risque de l'air et de la faute de ses préposés.

1° *Risque de l'air*. — Il a été donné du risque de l'air de nombreuses définitions ; il s'agissait de mettre en relief une notion qui ne fût pas celle de la force majeure, dont le transporteur est exonéré dans tous les cas, et qui fût propre à un genre de transport nouveau « qui n'a pas encore atteint son point de perfection ».

Nous empruntons à M. PROCHASSON la définition suivante du risque de l'air :

« C'est l'ensemble des risques de navigation imprévisibles pour le transporteur aérien en l'état actuel de la science aéronautique, qui ne sont le résultat ni d'une faute des préposés à la conduite de l'appareil, ni d'un cas de force majeure, ni d'un cas *fortuit* ».

Cette définition se trouve éclairée par celle de M. TISSOT, qui comprend sous le nom de risque de l'air :

« tous les accidents et avaries susceptibles de mettre l'aéronef en péril, sans que l'on puisse jamais déterminer quelle en est la cause exacte, car si la cause exacte en était connue, ce serait alors soit un cas de force majeure, soit le résultat de fautes imputables au transporteur ou à ses préposés. »

Nous ne trouvons dans aucun arrêt une définition du risque de l'air. Il a été invoqué à peu près dans chaque espèce par le transporteur, et les juges ne lui ont pas reconnu toujours la même valeur. Le Tribunal de la Seine, par exemple, dans un jugement du 3 décembre 1924, a exonéré le transporteur de sa responsabilité à raison d'un risque de l'air comme s'il se fût agi d'un cas de force majeure (1). Le plus souvent les tribunaux ont estimé qu'en l'absence d'un texte spécial, on ne pouvait considérer le

(1) CAROLL contre MESSAGERIES AÉRIENNES. R. J. A. L. 1925, p. 58.

« Attendu, a dit le Tribunal, qu'il n'est pas besoin, de rechercher si, s'agissant de transports qui s'effectuent par des voies et moyens et dans des circonstances dont la nouveauté, le caractère exceptionnel et les dangers ne sauraient être méconnus, cette jurisprudence (la responsabilité contractuelle obligatoire du transporteur) doit recevoir son application... »

risque de l'air comme atténuant la responsabilité du transporteur.

2° *Faute des préposés.* — Cette partie de la clause autorisée par la loi de 1924 n'est autre que la « négligence-clause » du droit maritime. Mais, dès le début, la jurisprudence a assimilé le transport aérien non au transport maritime mais au transport terrestre. Il fallait donc qu'un texte nouveau vînt autoriser pour le transporteur aérien une exonération de responsabilité qui est interdite au transporteur terrestre.

Avant l'entrée en vigueur de la loi de 1924, le Tribunal de la Seine a explicitement repoussé toute assimilation entre le transporteur aérien et le transporteur maritime, et il a condamné le transporteur aérien dans un cas d'accident dû à la faute du pilote, préposé de ce transporteur (1), sans admettre que celui-ci pût bénéficier de la clause inscrite sur le billet de la victime, et par laquelle il s'exonérait de sa responsabilité à raison des fautes commises par les personnes employées à bord dans la conduite de l'appareil.

Après 1924, certaines décisions, que nous relèverons au passage, ont hésité, en présence de fautes graves du pilote, sur la portée qu'il fallait reconnaître à la clause d'exonération de responsabilité. Les juges ont cru parfois que le transporteur ne pouvait dégager sa responsabilité en cas de faute grave de son préposé.

(1) RAYMOND, PASCAL et BARJON contre COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AÉRIENNE. Tribunal de la Seine, 27 mars 1924. *G. P.* 1924.1.686.

Il nous semble pourtant qu'il n'y a rien de tel dans la loi : l'art. 42 prévoit les fautes des préposés, en général, sans s'arrêter à leur nature ou à leurs conséquences. La Cour de cassation, dans un arrêt du 12 janvier 1938, a d'ailleurs admis l'exonération du commettant dans un cas de faute lourde du pilote.

Cette solution nous semble s'imposer si l'on veut que la clause d'exonération protège efficacement le transport aérien. La non-responsabilité doit correspondre à la liberté dont dispose le pilote. Celui-ci, en vol, échappe complètement au contrôle de son commettant, et de plus ce qu'on lui reproche comme une faute sera souvent une manœuvre désespérée, tentée dans un moment critique, qui, si elle avait réussi, aurait pu sauver l'avion. Dans des cas de ce genre, la liberté est indispensable au pilote, et on ne conçoit pas que la responsabilité du transporteur puisse être engagée de ce fait.

Parmi les fautes qui peuvent être commises, la loi distingue entre la faute de navigation, celle que nous venons de voir et dont il est possible de s'exonérer par la clause de non-responsabilité, et la faute commerciale qui peut être commise par le transporteur aérien comme par tout autre transporteur. La faute commerciale, c'est celle qui sera commise par exemple au moment de la livraison d'un colis ; elle engage la responsabilité du transporteur aérien comme celle du transporteur ordinaire, et il n'est pas possible au transporteur aérien d'écarter ici sa responsabilité par la clause d'exonération. En effet de telles fautes, com-

prises au cours de la partie terrestre du transport, justifient pleinement, pour leur auteur et son commettant, l'application du régime ordinaire.

Il est encore une question sur laquelle la jurisprudence est incertaine, c'est celle de l'opposabilité de la clause d'exonération aux ayants-cause de la victime. Ceux-ci fondent leur action sur le préjudice personnel, moral et matériel, qui résulte pour eux de la disparition de la victime. Sans doute il auront à prouver la faute du transporteur, mais, si on leur reconnaît une action personnelle, il pourront invoquer des faits à raison desquels, en vertu de la clause, le transporteur n'encourait aucune responsabilité vis-à-vis du passager. La situation des parents de la victime peut ainsi se trouver meilleure que celle de la victime elle-même si elle avait survécu. Ce n'est pas très logique. De plus le droit des ayants-cause naît tout de même à l'occasion d'une situation contractuelle ; il serait normal qu'on pût leur opposer cette situation contractuelle dans son ensemble, c'est-à-dire en y comprenant la clause de non-responsabilité acceptée par la victime.

Cette question existe depuis longtemps pour le droit maritime, et jamais la jurisprudence française ne l'a clairement tranchée. Les décisions que nous allons voir ne soulèvent pas la question. Elles ont accueilli le recours des familles des victimes, et ne se sont préoccupées de la clause d'exonération qu'au point de vue de sa validité et de son acceptation par le voyageur.

La jurisprudence, favorable à la responsabilité contrac-

tuelle obligatoire du transporteur aérien, a, dans de nombreux cas, écarté la clause d'exonération non comme contraire au régime commun des transports, mais comme nulle en ce qu'elle était contraire à l'ordre public. En effet les termes de ces clauses étaient incontestablement trop larges (1). Si on les avait appliquées strictement, il n'y aurait plus eu un seul cas, même de faute personnelle, où l'on pût mettre en jeu la responsabilité du transporteur. Les clauses d'exonération de responsabilité, dans les termes où elles étaient rédigées, tendaient à exonérer le transporteur aérien même de sa responsabilité délictuelle, ce qui, en effet, est contraire à l'ordre public.

Dans plusieurs décisions nous trouvons le motif suivant :

« Attendu qu'il n'appartient pas au tribunal de faire revivre pour partie une clause qui, dans les termes où elle est rédigée, est nulle de nullité absolue. »

Et les juges écartaient la cause tout entière.

La Cour de cassation a donné en 1930 une solution plus nuancée : elle a admis qu'il fût tenu compte des clauses de non-responsabilité même rédigées en termes trop larges dans la mesure où les compagnies ne s'en prévalaient que pour s'exonérer de leur responsabilité contractuelle.

Les tribunaux, hostiles à la clause de non-responsabilité, l'ont souvent écartée aussi en soutenant que le transporteur n'établissait pas que le voyageur l'eût acceptée.

Ces clauses d'exonération figurent sur les billets de passage, comme dans le transport maritime, mais les tribu-

(1) Voir la clause citée page 18.

naux, à la différence de leur attitude vis-à-vis de ce dernier genre de transport, ont exigé pour le transport aérien que la clause fût expressément acceptée.

Dans un arrêt du 23 juillet 1937, la Cour d'appel de Paris a fait peser dans toute sa rigueur sur une compagnie de transports aériens la responsabilité contractuelle, parce que la clause d'exonération n'avait pas été expressément acceptée par le voyageur (le billet avait été retenu par téléphone).

Devant cette sévérité des tribunaux, les compagnies de navigation aérienne ont pris assez vite la précaution de faire signer les billets par les voyageurs.

Après ces quelques explications, nous allons examiner les décisions qu'ont rendues les tribunaux français sur cette question de la responsabilité du transporteur aérien.

Il est assez remarquable, que nous n'ayons à mentionner qu'une seule décision relative au transport des marchandises : en effet le transport par avion des marchandises a actuellement peu d'importance en regard du nombre des voyageurs transportés, et du chiffre des indemnités que réclament ceux qui sont victimes d'accidents.

Nous examinerons d'abord le transport à titre onéreux, puis le transport à titre gratuit. La jurisprudence, comme elle le fait d'ailleurs pour les transports terrestres, ne traite pas de la même façon le transporteur bénévole et l'entrepreneur de transports payants.

§ 1. — Transport à titre onéreux

L'affaire GERMAIN contre CURRIE et AIR-EXPRESS a été jugée par le Tribunal de commerce de la Seine le 20 mars 1922 (1). Les faits étaient très simples : GERMAIN envoyait à Londres des robes qui devaient être livrées au plus tard le 15 juin 1920, leur destinataire partant le 16 pour les Etats-Unis. GERMAIN s'était adressé au transporteur CURRIE, qui avait confié le colis à l'AIR-EXPRESS. Or ce colis n'avait été livré à Londres que le 19 juin.

GERMAIN demandait une indemnité à CURRIE, et celui-ci, qui avait remis en temps utile le colis à la Compagnie AIR-EXPRESS, appelait celle-ci en garantie. Le Tribunal, constatant que l'AIR-EXPRESS ne peut pas justifier d'un cas de force majeure, a décidé que cette Compagnie devait supporter l'entière responsabilité de l'inexécution du contrat, et garantir CURRIE des condamnations qui allaient être prononcées contre lui.

C'est l'application pure et simple au transport par air des règles ordinaires du contrat de transport.

Puis nous abordons le transport à titre onéreux des personnes. La première décision rendue en cette matière est un jugement du Tribunal de la Seine du 18 décembre 1922 (2). M. LAMBERT avait pris place dans un appareil

(1) *R. J. L. A.* 1922, p. 290.

(2) LAMBERT c. MESSAGERIES AÉRIENNES. *G. P.* 1922.2.745.

des MESSAGERIES AÉRIENNES pour se rendre de Paris à Londres. En arrivant à Croydon, l'avion avait fait une chute ; LAMBERT, grièvement blessé, demandait aux MESSAGERIES AÉRIENNES une indemnité pour inexécution du contrat de transport : la Compagnie ne l'avait pas conduit sain et sauf à destination.

La Compagnie oppose qu'elle ne peut être tenue *ipso facto* du fait du contrat de transport, que « l'avion constitue un moyen de transport nouveau, non assimilable aux autres moyens de transport ordinaires, en raison des risques beaucoup plus graves courus par ceux qui en font usage ». De plus la Compagnie entend s'exonérer de son éventuelle responsabilité contractuelle par une clause d'exonération figurant sur le billet de LAMBERT.

Voici comment le jugement a apprécié ces deux arguments du transporteur :

« Attendu qu'en réalité (en raison de la nouveauté du transport aérien) il s'agirait de déclarer, instaurant une jurisprudence nouvelle exceptionnelle en l'espèce, que la responsabilité du transporteur est non contractuelle mais uniquement quasi-délictuelle, mettant ainsi à la charge du demandeur la preuve de la faute, cause génératrice de la responsabilité ;

« qu'au surplus, et en admettant qu'il y ait responsabilité contractuelle, la Compagnie s'en serait exonérée par avance par la mention figurant au dos des billets délivrés par elle aux voyageurs ;

« mais attendu qu'en présence des termes généraux de l'article 1147 du Code civil et de l'application plusieurs fois affirmée qui en a été faite par la Cour de cassation, en matière de contrat de transport intervenant entre des personnes, il ne peut être fait exception aux principes qui régissent la matière, en faisant application notamment de la responsabilité quasi-délictuelle, et qu'il n'appartient pas aux tribunaux de créer un droit nouveau au profit d'un moyen de transport nouveau, sous prétexte que ce dernier n'a pas encore atteint un degré de perfectionnement suffisant ;

« que la création de ce droit nouveau est du ressort du législateur, qui, connaissant les aléas et les dangers de l'aviation n'y eût pas manqué s'il avait jugé utile ou nécessaire de la faire bénéficier d'une situation spéciale lorsqu'il a été appelé à légiférer sur la matière ;

« que cette abstention de sa part ne peut donc se traduire que par l'application du droit commun ;

« attendu par suite que le voiturier, — dont l'appellation générique vise tous les transporteurs sans distinction, présents et à venir, — assurant par le contrat de transport l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à sa destination, doit être tenu en vertu de l'article sus-visé pour responsable de l'accident survenu en cours de route au voyageur, à moins qu'il ne justifie que cet accident provient d'un fait qui ne lui soit pas imputable, cas fortuit, ou force majeure ou faute de la victime ;

« qu'en réalité la Compagnie défenderesse n'administre

la preuve d'aucun fait de cette nature susceptible de faire écarter la présomption tirée de l'art. 1147 du Code civil ;

« attendu d'autre part qu'elle tente vainement de se prévaloir de la clause d'exonération figurant au dos du billet remis au demandeur ;

« qu'en considérant même qu'elle ait fait la preuve de l'acceptation de cette clause par la simple remise du billet au voyageur, ce qui est douteux, en raison de l'importance de ladite clause qui vise les accidents en dehors d'autres cas d'exonération et de la non représentation du billet signé par demandeur, cette clause ne saurait être considérée comme valable, comme contraire à l'ordre public, nul ne pouvant s'exonérer à l'avance de ses délits ou quasi-délits, et la jurisprudence n'ayant au surplus admis ce genre de convention qu'en matière de transport de marchandises ;

« attendu... qu'il convient de rendre la Compagnie responsable de l'accident dont a été victime le demandeur... »

Nous avons fait une large citation de ce jugement qui est très net. On y trouve tous les arguments qui ont été utilisés plus tard contre la responsabilité délictuelle du transporteur aérien dans d'autres décisions :

La nouveauté du transport aérien ne justifie pas que ce transport bénéficie d'un régime d'exception ;

le fait que le législateur n'ait pas pris de disposition spéciale à l'égard du transporteur aérien ne peut se traduire que par l'application du droit commun ;

le transporteur ne peut donc être exonéré de sa respon-

sabilité qu'en cas de force majeure ou de faute de la victime (qu'il lui appartient de prouver) ;

en admettant, ce qui n'est pas prouvé, que le voyageur ait accepté la clause, celle-ci ne peut avoir d'effet, étant contraire à l'ordre public.

La Cour de Paris, dans un arrêt du 28 novembre 1925 (1), tient un raisonnement analogue :

«... Considérant qu'on ne peut décharger les transporteurs aériens de cette obligation imposée à tous les transporteurs pour le motif que les procédés dont ils disposent ne seraient pas suffisamment perfectionnés, et que les risques seraient d'une nature nouvelle ;

« considérant que la loi de 1924 dispose que la responsabilité du transporteur peut être limitée, mais qu'elle ne crée pas un droit nouveau et exceptionnel d'une façon générale pour les transporteurs, que ceux-ci restent au contraire régis par le droit commun, avec possibilité de se faire exonérer par des conventions expresses de la responsabilité qui leur incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises ;

« considérant que le risque de l'air, prévu comme pouvant faire l'objet d'une clause d'exonération, ne peut être considéré comme un cas fortuit ;

« considérant que l'accident dont LAMBERT a été victime

(1) *G. P.* 1926.1.124.

est antérieur à la loi, qu'il n'y a pas lieu de rechercher quelles pourraient être les conséquences des clauses d'irresponsabilité couvrant les fautes du transporteur ;

«... considérant que la Compagnie tente vainement d'échapper à la responsabilité qui lui incombe en soutenant que le transporté aurait accepté des clauses d'exonération de responsabilité, qu'elle ne rapporte pas la preuve de conventions acceptées par LAMBERT ; que cette renonciation ne peut résulter ni de présomptions ni du fait que la Compagnie aurait délivré à LAMBERT un titre de transport sur lequel auraient figuré des clauses d'exonération imprimées ; qu'il n'est pas établi que LAMBERT ait accepté ces clauses d'exonération ; qu'il n'est pas justifié que la commune intention des parties ait été que la COMPAGNIE DES MESSAGERIES AÉRIENNES serait exonérée de responsabilité dans le cas où LAMBERT ne serait pas transporté sain et sauf à destination. »

Les MESSAGERIES AÉRIENNES ont été déboutées de leur appel.

Cet arrêt, qui est intervenu après la loi de 1924, est intéressant à plusieurs points de vue.

La Cour, pas plus que le Tribunal, n'a voulu abandonner au profit du transport aérien le régime ordinaire de responsabilité contractuelle imposé aux transports terrestres. La Cour a écarté la clause d'exonération en évitant de se prononcer sur sa validité, et en se bornant à dire que son acceptation par le voyageur n'était pas établie. Visiblement la Cour, bien que la loi de 1924 ne fût pas applicable à

l'espèce, a eu le souci de ne pas déclarer nulle une clause qui aurait été valable sous l'empire de cette loi.

Comme nous l'avons dit dans les explications qui ont précédé l'analyse de ces arrêts, il nous semble que ce type d'arrêt était le plus normal dans l'état de la législation antérieure à 1924. Il nous semble que le seul moyen qu'auraient eu les juges d'améliorer la situation du transporteur aérien aurait été, dans ces conditions, de considérer le risque spécial de la navigation aérienne comme la cause étrangère prévue à l'article 1147, et qui ne saurait être imputée au transporteur.

La Cour, dès ce premier arrêt, s'est montrée peu favorable à l'acceptation de la clause par la simple remise du billet. Beaucoup d'autres décisions ont adopté la même attitude, aussi les Compagnies prennent-elles maintenant la précaution de faire signer les billets par les passagers.

Dans l'affaire RAYMOND, PASCAL et BARJON contre COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AÉRIENNE, le Tribunal de la Seine, par un jugement du 27 mars 1924 (1) déclare de même que la Compagnie ne peut invoquer la nouveauté du transport aérien pour se soustraire à la responsabilité contractuelle. Ici le pilote avait commis une faute en virant trop bas, et le transporteur invoquait une clause, analogue à celle de l'affaire précédente, pour s'exonérer de sa responsabilité du fait de cette faute de son préposé.

(1) *G. P.* 1924.1.686.

Les demandeurs fondaient leur action sur l'inexécution du contrat de transport.

La Compagnie soutenait qu'elle n'était pas tenue en raison de la nouveauté de la navigation aérienne, d'une responsabilité contractuelle, et que d'ailleurs la clause figurant sur ses billets l'exonérait expressément de cette responsabilité.

Le Tribunal a estimé qu'il ne lui appartenait pas de créer pour le transport aérien un régime nouveau, et qu'en l'absence de texte spécial il ne pouvait appliquer que le droit commun, notamment l'article 1147. La COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE ne prouve aucun fait qui puisse faire écarter la présomption de responsabilité que cet article établit à sa charge.

Le pilote a commis une faute. Même si, ce qui n'est pas prouvé, la clause d'exonération a été acceptée, elle est nulle en ce qu'elle est contraire à l'ordre public : nul ne peut s'exonérer des conséquences de ses délits et quasi-délits. L'article 103 du Code de commerce décide de plus que la clause de non-responsabilité est nulle pour le transport des marchandises ; il doit en être de même, à plus forte raison, pour le transport des personnes.

La Compagnie avait soutenu qu'elle ne pouvait être tenue d'aucune responsabilité à raison des fautes de ses pilotes, ceux-ci bénéficiant, comme les capitaines de navires, d'une grande liberté qui les soustrait au contrôle de leur commettant. On sait que les rapprochements sont fréquents

entre le droit aérien et le droit maritime. Mais ici le Tribunal a écarté toute assimilation du pilote au commandant de navire ; en effet, dit le jugement, jamais le pilote n'échappe pour très longtemps à la surveillance de son commettant, comme il arrive à un capitaine, et de plus le pilote ne prend en charge ni les marchandises ni les personnes par l'équivalent d'un connaissement. Le dépôt d'un projet de loi pour autoriser les clauses de non-responsabilité prouve bien que sans l'intervention du législateur de telles clauses sont sans valeur. Et la Compagnie doit bien considérer elle-même qu'elle court un certain risque puisqu'elle s'assure tant pour elle-même que pour ses voyageurs.

On voit que ce jugement reprend une partie du raisonnement du jugement rendu dans l'affaire LAMBERT. Il est intéressant de remarquer qu'il refuse de reconnaître la clause d'exonération, qui, nulle pour le transport des marchandises, doit être exclue à plus forte raison pour le transport des personnes. Cet *a fortiori* ne semble guère pertinent : pendant plusieurs années après la loi de 1905, le transporteur de personnes est resté tenu seulement de la responsabilité délictuelle.

L'autre intérêt de cette décision, c'est d'écarter tout rapprochement entre le transport aérien et le transport maritime. Nous retrouvons une attitude analogue dans un jugement du tribunal de Marseille du 1^{er} juillet 1931.

C'est encore le principe de la responsabilité contractuelle

obligatoire que nous retrouvons dans un jugement du Tribunal de Vienne du 4 décembre 1924 (1).

ROBIN et ARLAUD, fondateurs et membres de la Société de propagande aéronautique, avaient organisé un meeting aérien au cours duquel étaient donnés des « baptêmes de l'air ». Au cours d'un de ces baptêmes, un accident cause la mort de M^{me} GAUTHIER. Sa mère, M^{me} veuve GUILLOT, et son mari se retournent contre ROBIN et ARLAUD, dont ils entendent mettre en jeu la responsabilité pour inexécution du contrat de transport.

ROBIN et ARNAUD répondent qu'ils ne peuvent être tenus d'une responsabilité contractuelle, qu'en effet il n'y avait pas de contrat de transport, la somme de 50 francs qu'ils percevaient pour chaque baptême ne pouvant, vu sa modicité, être considérée comme un prix de transport. Leur responsabilité contractuelle ainsi écartée, ROBIN et ARLAUD soutiennent que leur responsabilité délictuelle ne peut pas davantage être retenue ; en effet l'accident est dû au risque de l'air, qu'on ne peut leur imputer, et ils n'ont commis aucune faute. Il ne semble pas que ROBIN et ARLAUD aient fait usage d'aucune clause de non-responsabilité.

Le Tribunal, au contraire, a affirmé la responsabilité de ROBIN et ARLAUD. Il a considéré d'abord que le baptême de l'air constituait bien un transport aérien, sans s'arrêter à l'argument de la défense suivant lequel le prix de 50 francs perçu pour chaque vol ne pouvait représenter un prix de

(1) GUILLOT GAUTHIER c. ROBIN ARLAUD. *G. P.* 1925, 1.148.

transport ; les passagers, en versant cette somme, ne se préoccupaient pas de savoir quel caractère ROBIN et ARLAUD entendaient lui donner : pour eux elle représentait bien le prix du transport.

Après avoir ainsi établi qu'il s'agit bien d'un transport commercial, le Tribunal, reprenant à peu près les arguments du jugement RAYMOND, PASCAL, etc., soutient à son tour que le transport aérien ne peut être traité autrement que les transports ordinaires. Le jugement ajoute que si la loi de 1924, qui n'est pas applicable à l'espèce, autorise le transporteur à éluder par une clause sa responsabilité à raison du risque de l'air, c'est bien que ce risque constitue normalement, en l'absence du texte, une cause de responsabilité.

Ici se place, dans le jugement, tout un commentaire de la loi du 31 mai 1924, pour montrer que ses dispositions sont exceptionnelles en ce qu'elles autorisent le transporteur à s'exonérer de sa responsabilité à raison du risque de l'air et de la faute de ses préposés. Le jugement estime que par là la loi autorise le transporteur à s'exonérer de ses délits et quasi-délits, contrairement aux principes généraux du droit.

Cette interprétation, comme le fait remarquer M. RIPERT, est inexacte. La loi n'autorise pas le transporteur à s'exonérer des conséquences de sa faute personnelle : si l'avion, par exemple, n'est pas en bon état de navigabilité, la responsabilité du transporteur est engagée en dépit de toutes les clauses d'exonération. La loi n'a pas voulu introduire

un droit nouveau, elle a seulement fait le nécessaire pour arrêter une jurisprudence qui apparaissait contraire aux intérêts de la navigation aérienne. C'est la loi RABIER qui est une disposition exceptionnelle : en l'écartant, la loi de 1924 n'a fait que replacer le transport aérien sous le droit commun de la liberté des contrats.

Nous verrons plus loin que la Cour de Cassation n'a pas suivi les cours et tribunaux, et qu'elle a admis même, pour des faits antérieurs à la loi de 1924, que le transporteur ait écarté à son profit l'application de la loi RABIER.

Condamnés par le Tribunal de Vienne, ROBIN et ARLAUD l'ont été à nouveau par la Cour de Grenoble le 25 mars 1925 (1).

Dans les motifs de l'arrêt, nous pouvons relever quelques idées intéressantes :

La Cour précise que le risque de l'air ne peut être assimilé à la force majeure, et n'exonère donc pas de plano le transporteur. La Cour considère que les événements atmosphériques, qui peuvent pour les autres transporteurs constituer des causes extérieures, ne sauraient jouer ce rôle pour le transport aérien : l'atmosphère est le milieu où se meut l'avion, on ne conçoit pas comment on pourrait exonérer le transporteur aérien des conséquences du risque atmosphérique.

Comme le fait remarquer M. RIPERT, la Cour de Grenoble considère que l'air est en quelque sorte la « voie » de

(1) *G. P.* 1925.1.744.

l'avion ; aussi n'attache-t-elle pas plus d'importance au risque de l'air qu'à une détérioration de la voie.

Avec une telle interprétation, le risque de l'air apparaît comme n'étant ni imprévisible ni impossible à empêcher ; on ne voit plus, dans ces conditions, quelle place subsiste pour la force majeure, et le transporteur aérien se transforme en un assureur obligatoire.

La Cour de Grenoble donne ainsi du transport aérien une analyse très subtile, mais elle aboutit à une solution qui, pour être analogue à celles que nous venons de voir, n'en est pas moins contraire aux intérêts de la navigation aérienne.

Les affaires que nous allons étudier maintenant portent toujours sur des faits antérieurs à la loi de 1924, mais les premiers juges, dans chacune d'elles, ont recherché une faute à la charge du transporteur avant de considérer sa responsabilité comme engagée.

Les Cours d'appel, comme nous le verrons, ont rétabli la jurisprudence dans le sens que nous venons de voir. Enfin la Cour de Cassation a donné à la clause d'exonération, à propos de ces affaires, la portée qui lui est reconnue depuis.

Le 3 décembre 1924, le Tribunal de la Seine a statué dans une affaire qui opposait M^{me} CAROLL à la COMPAGNIE DES MESSAGERIES AÉRIENNES (1).

M. CAROLL, qui se rendait d'Angleterre en France à bord d'un appareil des MESSAGERIES AÉRIENNES, a trouvé la

(1) *R. J. L. A.* 1925, p. 58.

mort dans un accident qui s'est produit au cours du voyage l'appareil, qui était parti de Croydon dans des conditions absolument normales, était tombé à la mer non loin de Folkestone pour des raisons demeurées inconnues.

Ici encore la Compagnie oppose à la demande d'indemnité formulée par M^{me} CAROLL la clause d'exonération figurant sur ses billets. Le Tribunal ne s'attarde pas à discuter la validité de cette clause ; il estime que la Compagnie n'apporte pas la preuve de l'acceptation de la clause par CAROLL ; il ne suffit pas que la Compagnie présente un billet portant la clause, et qu'elle assure semblable à celui de CAROLL.

Le Tribunal déboute pourtant M^{me} CAROLL pour le motif suivant :

« Attendu qu'il n'est pas besoin en l'espèce de rechercher si, s'agissant de transports qui s'effectuent par des voies et moyens et dans des circonstances dont la nouveauté, le caractère exceptionnel et les dangers ne sauraient être méconnus, cette jurisprudence (la responsabilité contractuelle du transporteur) doit recevoir son application... »

La chute de l'appareil, dont la cause n'a pu être éclaircie, est la conséquence du risque de l'air. Et le Tribunal a reconnu à ce risque de l'air, vu la « nouveauté » du transport aérien, la force et les effets d'un cas fortuit.

Au contraire, la Cour d'appel, dans un arrêt du 10 juin 1926 (1), a appliqué dans toute sa rigueur la res-

(1) G. P. 1926.2.228.

ponsabilité contractuelle du transporteur. La Cour a considéré comme nulle la clause d'exonération du billet de passage. Cette clause, étant nulle, ne pouvait exonérer la Compagnie de sa responsabilité à raison du risque de l'air. Comme la Cour refuse au risque de l'air la valeur d'un cas fortuit, la Compagnie a été condamnée à verser une indemnité à M^{me} CAROLL.

Le Tribunal de Commerce de la Seine, le 30 octobre 1924, a rendu également un jugement favorable au transporteur (1).

L'accident, origine de l'affaire, remonte au 16 juillet 1922. L'appareil qui assurait le service Strasbourg-Paris était tombé près de Saverne, et le sieur PERCY JAMES EVANS avait été tué dans cet accident. M^{me} EVANS et ses enfants mineurs représentés par PETCHETT et DERRY demandent l'application de l'art. 1147, ce qui revient à donner à la Compagnie la charge difficile de prouver sa non-responsabilité.

Le Tribunal déclare nettement qu'il y a lieu de donner effet à la clause d'exonération de responsabilité acceptée par EVANS. En l'absence de loi, il faut, suivant le droit commun, admettre la validité des conventions librement passées par les parties :

« Attendu qu'on ne saurait méconnaître la nouveauté, le caractère encore exceptionnel des dangers de la naviga-

(1) G. P. 1925.1.232. EVANS, PETCHETT, DERRY c. COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE.

tion aérienne ; qu'on concevrait mal, eu égard à l'insécurité que présentait en 1922 la navigation aérienne, que le transporteur n'ait pas eu le légitime souci de limiter l'étendue de ses obligations ;

« attendu qu'on doit par suite reconnaître toute sa valeur à la clause transactionnelle qui, en l'espèce, a limité la responsabilité de la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE, cette clause ayant été expressément et formellement formulée ;

« ...que, si étendues que soient les conditions de cette exonération, elles ne sauraient avoir effet en ce qui touche les fautes lourdes qu'aurait commises la Compagnie ;

« ...que la clause d'exonération a du moins pour effet d'intervertir l'ordre de la preuve, et d'obliger les demandeurs à démontrer que si le transport n'a pas été exécuté ou a mal été exécuté, la cause en est la faute personnelle du transporteur ; »

M^{me} EVANS prétend alors relever comme une faute à la charge du transporteur que l'avion ait pris le départ, à Strasbourg, malgré des renseignements météorologiques défavorables. La Compagnie fait remarquer qu'aux termes de son accord avec l'Etat, c'est le directeur de l'aéroport, fonctionnaire d'Etat, qui donne l'ordre de départ. Quand l'ordre de départ est donné, la Compagnie est tenue de mettre ses appareils en route, sous peine d'une pénalité. Or, dans l'espèce, l'ordre de départ avait été donné. Le Tribunal a considéré que la responsabilité du transporteur ne pouvait être engagée de ce fait.

Ce jugement appelle quelque commentaires :

1. Le Tribunal, non plus que dans aucune des décisions que nous avons relevées, ne s'est demandé si l'action intentée par les enfants mineurs de la victime pouvait naître du contrat. Ceux-ci devaient justifier d'un dommage personnel, car la victime n'avait pu leur transmettre son action. La jurisprudence est d'ailleurs incertaine sur cette question.

2. Le Tribunal admet sans hésitation une validité au moins partielle de la clause, et se fonde pour cela sur l'intention probable des parties.

3. Dans un des attendus que nous avons cités, le Tribunal déclare que les demandeurs auront à prouver la faute lourde du transporteur. Il semble qu'ici les juges aillent trop loin. Aucune clause ne peut exonérer le transporteur de sa responsabilité à raison de ses fautes personnelles, qu'elles soient légères ou graves.

4. Le Tribunal a admis que l'ordre de départ étant donné par un fonctionnaire de l'Etat, on ne pouvait reprocher de ce fait aucune faute à la Compagnie. Il serait intéressant de savoir quel serait le sort d'un recours contre l'Etat du fait d'une telle autorisation.

Comme dans l'affaire CAROLI, la Cour d'appel a rétabli la responsabilité du transporteur aérien dans les mêmes conditions que celle du transporteur ordinaire.

Dans un arrêt du 10 juin 1926 (1), la Cour, appliquant les art. 1147 du Code civil et 103 du Code de commerce,

(1) *G. P.* 1926.2.228.

déclare une fois de plus que le transporteur ne peut être exonéré que par le cas fortuit, la force majeure ou la cause étrangère.

L'arrêt constate que la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE n'invoque que les risques de l'air, à titre de cause générale et absolue non imputable au transporteur, sans préciser aucune circonstance particulière susceptible de leur donner ce caractère.

En l'absence de texte, il est impossible de considérer le risque de l'air comme une cause d'exonération.

La clause inscrite sur le billet est nulle. Dans les termes où elle est rédigée, elle exclurait la responsabilité même délictuelle et la faute lourde assimilable au dol. Il n'appartient pas à la Cour de faire revivre pour partie une clause qui, dans les termes où elle est rédigée, est nulle de nullité absolue.

On voit que dans ces deux arrêts la Cour de Paris a entendu affirmer la responsabilité contractuelle du transporteur, sans admettre qu'on dérogeât le moins du monde à la loi RABIER en validant la clause d'exonération. Sans doute une telle solution aurait-elle été conforme à l'esprit de la loi de 1924, mais la Cour a scrupuleusement respecté la non-rétroactivité de ce texte...

Il n'en a pas été de même de la Cour de cassation, qui sur pourvoi du transporteur dans ces deux affaires et dans une troisième tout à fait analogue, a rendu trois arrêts dont les termes sont presque identiques. La Cour, comme nous allons le voir, a estimé que l'on ne pouvait rejeter en bloc

une clause librement consentie par les parties sous prétexte que les termes en étaient trop larges.

La Cour de cassation a considéré que si, en effet, considérée ainsi *in abstracto*, la clause devait être tenue pour nulle, il fallait, avant de l'écarter, rechercher quel usage le transporteur prétendait en faire. Sans doute, l'ordre public s'oppose à ce que le transporteur invoque la clause d'exonération pour écarter les conséquences de ses fautes personnelles ; mais tant qu'il ne s'en prévaut que pour s'exonérer de sa responsabilité contractuelle, rien ne s'oppose à ce que, dans cette mesure, on ne donne effet à la convention des parties.

La loi de 1924 n'a jamais dit rien d'autre. Mais la Cour de cassation a donné cette solution pour des faits antérieurs à la loi, disant que même sans l'intervention du législateur la simple application du droit commun devait conduire à ce résultat. Il est certain que la Cour, qui statuait en 1930, a eu le souci de ne pas donner de solutions contraires à la loi, bien que les espèces fussent antérieures à celle-ci.

Dans l'arrêt LEFILS, par exemple, — M. LEFILS réclamait une indemnité à la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE sa femme ayant trouvé la mort dans le même accident qu'EVANS, — la Cour de cassation fait remarquer que la Compagnie n'invoque pas la clause d'exonération pour se décharger des conséquences de sa faute personnelle, mais qu'elle ne prétend l'utiliser que pour écarter la responsabilité que LEFILS prétend faire naître à sa charge du contrat de transport.

Rien, dans ces conditions, n'autorisait les juges à refuser effet dans cette mesure à la volonté des parties (1).

Dans les arrêts EVANS et CAROLL (2), la Cour de cassation donne la même solution. Dans l'arrêt CAROLL par exemple :

« Attendu que l'arrêt attaqué, sans d'ailleurs rechercher si cette clause a été portée d'une manière suffisante à la connaissance du voyageur, se borne à l'écarter du débat par le motif qu'elle est libellée en termes tellement généraux qu'elle tendrait à exonérer le transporteur de la responsabilité même de son délit ou de sa faute lourde assimilable au dol, et qu'il n'appartient pas au tribunaux de donner effet pour partie à une stipulation qui, dans les termes où elle est rédigée, est radicalement nulle ;

« mais attendu que la clause litigieuse n'était point invoquée par la Compagnie défenderesse pour se décharger des conséquences d'une faute qui lui eût été personnellement imputée ;

« ...qu'elle ne s'en prévalait que pour écarter sa responsabilité soit à raison d'une faute présumée du pilote, soit à raison du risque de l'air ; que dès lors rien n'autorisait la Cour d'appel à refuser effet dans cette mesure à la convention des parties, alors qu'il était facile de distinguer, suivant les conséquences juridiques qu'on entendait en tirer, ce qu'elle contenait d'inopérant comme contraire à l'ordre public. D'où il suit que l'arrêt n'a donné aucune base légale à sa décision. »

(1) Cassation, 11 février 1931, S. 1932.1.121.

(2) Cassation, 12 mai 1930, G. P. 1930.2.118.

Il nous semble que cet arrêt va très loin, puisqu'il implique que, dès avant la loi, le transporteur aérien pouvait valablement s'exonérer de sa responsabilité de commettant.

De ces trois arrêts jumeaux, il faut en rapprocher un quatrième, en date du 21 juillet 1930 (1), rendu sur pourvoi de M^{me} DE COURSON DE LA VILLENEUVE. Nous commencerons par rappeler les phases précédentes de cette affaire : elles nous permettront de mettre en relief l'incertitude de la jurisprudence avant la loi de 1924.

Sur des faits presque identiques aux précédents le Tribunal de la Seine puis la Cour de Paris ont admis sur des motifs légèrement différents la validité de la clause d'exonération.

Le 25 juillet 1922, M. DE COURSON DE LA VILLENEUVE a trouvé la mort dans un accident d'avion, alors qu'il se rendait du Maroc en France à bord d'un appareil de la COMPAGNIE LATÉCOÈRE. A la demande de dommages-intérêts formée par M^{me} DE COURSON, la Compagnie oppose la clause inscrite sur ses billets de passage, et qu'avait signée M. DE COURSON.

Dans son jugement du 28 juillet 1924, le Tribunal fait droit à la thèse de LATÉCOÈRE. Il estime établi que DE COURSON avait entendu garder à sa charge une part des risques du transport, risques qu'il connaissait bien, étant membre de l'Aéro-Club du Maroc. Sur la validité de la clause, le Tribunal s'exprime en ces termes :

(1) DE COURSON c. LATÉCOÈRE. Tribunal de la Seine, 28 juillet 1924.
R. J. L. A. 1927, p. 239.

« Attendu qu'il suffit de lire la clause 6 du billet pour constater que la clause exonère la Société LATÉCOÈRE de toute responsabilité directe ou indirecte ; que sans doute, si étendus qu'en soient les termes, l'exonération ne saurait avoir effet en ce qui touche les fautes lourdes assimilables au dol qu'aurait commises la Société LATÉCOÈRE ; que celle-ci ne le conteste pas, mais que, la faute ne se présument pas, la clause a du moins pour effet d'intervertir l'ordre de la preuve, et d'obliger le transporté à démontrer que si le transport n'a pas été exécuté ou a été mal exécuté, c'est par la faute lourde personnelle de son débiteur... »

Le Tribunal a débouté M^{me} DE COURSON, qui n'apportait pas la preuve d'une faute à la charge de la Compagnie. Il a donc écarté pour celle-ci la responsabilité contractuelle, conformément à la clause inscrite sur le billet, et tenant compte de l'intention probable des parties.

La Cour d'Appel, dont nous ne connaissons dans ce sens que cet arrêt, a confirmé, acceptant, comme le Tribunal, de disjoindre ce qui, dans la clause, se trouvait contraire à l'ordre public.

Dans son arrêt du 7 février 1927 (1), la Cour dit en effet que si, en tant qu'elle exonère le transporteur de sa responsabilité délictuelle, la clause ne peut avoir d'effet, elle peut par contre valablement faire disparaître sa responsabilité contractuelle. M^{me} DE COURSON, d'ailleurs, n'attaquait pas la validité de la clause suivant l'art. 103 du Code de Com-

(1) G. P. 1927.1.603.

merce : elle fondait son action sur l'inexécution du contrat de transport, c'est-à-dire sur le seul art. 1147 du Code civil.

La Cour estime que la loi de 1924 n'a pas créé un droit à l'exonération : ce droit existait antérieurement à elle, et pouvait faire l'objet de conventions entre les parties, conformément aux règles générales du Code civil qui régissent les obligations. Sur quoi M^{me} DE COURSON a été de nouveau déboutée.

L'attitude de la Cour dans cet arrêt est très nette. M^{me} DE COURSON n'a pas invoqué l'art. 103 du Code de commerce, et la Cour n'a pas estimé qu'il dût nécessairement s'appliquer au transport aérien. Elle a donc validé la clause d'exonération dans la mesure où elle était licite.

Il est très probable que la Cour a eu le souci de ne pas donner une solution contraire à la loi de 1924, bien que ce texte ne fût pas applicable à l'espèce. Mais il convient de remarquer que les arrêts examinés plus haut ont aussi été rendus postérieurement à la loi et que cela n'a pas empêché la Cour d'appel de se montrer toujours aussi rigoureuse pour le transporteur.

Dans une arrêt du 21 juillet 1930 (1), la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé par M^{me} DE COURSON. Celle-ci soutenait que l'arrêt de la Cour d'appel avait violé les textes relatifs aux obligations du transporteur, et qu'il avait à tort validé une clause contraire à l'ordre public.

(1) *D.* 1932.1.5.

« Attendu, dit la Cour de cassation, qu'en matière de transport aérien, si le transporteur, en principe, a l'obligation de conduire saines et sauves à destination les personnes transportées, aucun texte, antérieurement à la loi du 31 mai 1924, non plus que l'ordre public, ne lui interdisait de limiter conventionnellement sa responsabilité aux accidents imputables à sa faute personnelle, à l'exclusion de ceux provenant des risques inhérents à un mode de locomotion qui n'a pas encore atteint son point de perfection, et dont n'use qu'une clientèle avertie... »

Le second motif résulte directement de l'application du système de la responsabilité délictuelle :

« Attendu que, suivant le pourvoi, l'arrêt aurait en outre exclu dans la cause la responsabilité quasi-délictuelle de la société de navigation aérienne ;

« mais attendu que l'arrêt constate souverainement que la demanderesse n'a établi ni le mauvais fonctionnement de l'appareil ni la faute du pilote, par elle alléguée sans preuve ni offre de preuve... »

L'arrêt implique dans cette dernière phrase que, s'il y avait eu faute prouvée du pilote, la Compagnie n'aurait pu échapper à sa responsabilité. En effet la loi de 1924, en autorisant le transporteur aérien à s'exonérer de sa responsabilité quasi-délictuelle de commettant, lui a donné une faculté dont il ne pouvait bénéficier sous l'empire des textes antérieurement appliqués au contrat de transport.

Puis nous arrivons à des décisions relatives à des faits

postérieurs à la loi de 1924, et nous allons voir comment ce texte a été appliqué par les tribunaux.

La clause autorisée par la loi crée au profit du transporteur aérien une présomption d'irresponsabilité : la responsabilité du transporteur ne sera plus engagée que s'il y a une faute à sa charge, et c'est le voyageur qui aura à faire la preuve de cette faute.

C'est ainsi que M^{me} DE LEUSSE essayait de prouver une faute à la charge de la COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE, pour obtenir une indemnité à la suite d'un accident qui avait causé la mort de son mari.

M. DE LEUSSE avait été tué dans un accident d'avion en revenant du Maroc en France, après l'escale de Barcelone. Le temps était très mauvais, et, au moment où l'accident s'est produit, le pilote avait déjà fait demi-tour pour tenter de regagner Barcelone.

Le Tribunal de première instance a accordé une indemnité à M^{me} DE LEUSSE, par un jugement qu'il nous a été impossible de nous procurer. Mais la Cour de Toulouse, par un arrêt du 8 février 1932 (1), a considéré que M^{me} DE LEUSSE devait prouver une faute à la charge de l'AÉROPOSTALE, suivant les termes de la loi du 31 mai 1924. En effet la clause que portait le billet de DE LEUSSE exonérait valablement la Compagnie, DE LEUSSE l'avait signée et connaissait parfaitement les risques auxquels il s'exposait, étant membre de l'Aéro-Club du Maroc.

(1) *G. P.* 1934.1.948.

M^{me} DE LEUSSE a essayé de prouver que le temps était très mauvais, et que le représentant de la Compagnie à Barcelone n'aurait pas dû laisser partir l'avion. La Cour n'en a pas jugé ainsi. Bien que l'accident se soit produit alors que le pilote avait déjà fait demi-tour pour revenir à Barcelone, la Cour a trouvé insuffisamment établi que le temps était tel à Barcelone qu'il y eût faute à laisser l'avion prendre le départ.

La Cour de cassation, de même, dans un arrêt du 19 mars 1934 (1), a dit que si, au voisinage de l'Espagne la brume a obligé le pilote à revenir sur ses pas, et si à ce moment l'avion s'est abattu, l'accident est dû au risque de l'air ; en conséquence aucune faute n'existe à la charge de la Compagnie, le départ ayant eu lieu dans des conditions normales, et c'est à bon droit que l'on a opposé à M^{me} DE LEUSSE la clause d'exonération de responsabilité signée par son mari.

On ne saurait mieux dire : la Cour, rappelant les principes de la loi, donne à entendre que, si la Compagnie peut s'exonérer des risques de l'air, il lui est impossible de se dégager des conséquences de sa faute personnelle : la Compagnie aurait commis une telle faute en laissant partir l'avion dans des conditions dangereuses. Or la Cour d'appel a apprécié souverainement que les circonstances étaient normales au moment du départ.

Dans un jugement du Tribunal de commerce de la Seine,

(1) *Id.*

nous relevons aussi une appréciation très correcte du risque de l'air. Il s'agit d'une affaire DELORME contre COMPAGNIE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (CIDNA) (1). Un appareil s'était écrasé au sol, dès le départ, en voulant éviter une ligne de force.

Le Tribunal a estimé qu'il y avait là un risque de l'air, dont la Compagnie s'exonérait valablement par la clause inscrite au contrat de transport. On ne relevait, d'autre part, aucune faute à la charge de la Compagnie : l'appareil avait été vérifié par le bureau Veritas, et DELORME ne prouvait pas que cet appareil fût affecté d'un vice quelconque.

La demande de DELORME a été écartée.

L'affaire consorts BRETON contre COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE nous donne aussi l'occasion de voir jouer la clause d'exonération prévue par les art. 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924. Nous y verrons de plus comment les juges ont conçu la présomption de l'art. 42 paragraphe 2 :

« Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ, et le personnel muni des brevets et certificats réglementaires, les certificats administratifs établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire. »

Le lieutenant BRETON rentrait en avion du Maroc en France, à bord d'un appareil de l'AÉROPOSTALE. A Malaga le temps était si mauvais que le pilote avait refusé de conti-

(1) Cité par M. PROCHASSON, *Le risque de l'air*, p. 108.

nuer le voyage : un autre avait pris sa place. Subitement la ceinture qui retenait le pilote avait cédé, le pilote avait été précipité dans le vide, et l'avion, sans maître, s'était écrasé au sol. BRETON avait été tué dans l'accident.

Les consorts BRETON réclament une indemnité à l'AÉRO-POSTALE, et celle-ci leur oppose la clause de non-responsabilité figurant sur le billet de BRETON.

Le Tribunal de commerce de la Seine, par un jugement du 10 janvier 1930, et la Cour de Paris par un arrêt du 1^{er} décembre 1931, ont débouté les consorts BRETON.

Sans doute la clause était valable dans la mesure où l'accident était dû au risque de l'air. Mais les consorts BRETON prétendaient en outre retenir deux fautes à la charge du transporteur :

a) le temps, au départ de Malaga, était très mauvais, et n'a pas tardé à tourner à la tempête. La Compagnie répond qu'il n'existait pas en Espagne de service météorologique en 1928, date de l'accident.

b) la ceinture du pilote, qui datait de 1923, était en mauvais état. La Compagnie répond que ces ceintures avaient été vérifiées par les services de la navigation aérienne, et que rien jusqu'alors n'avait permis de douter de leur solidité.

La Cour fait procéder à des essais sur des ceintures du même modèle, et reconnaît que ces épreuves ont donné des résultats « inquiétants ».

La Cour a pourtant débouté les consorts BRETON, estimant qu'il n'y avait aucune faute à reprocher à la Compagnie.

Il nous semble au contraire que sur ces deux points la position des demandeurs était assez forte : en effet ce n'est pas une raison parce qu'il n'existe pas dans un pays de service météorologique pour qu'une Compagnie de transports aériens laisse ses appareils s'en aller à l'aventure. Il lui appartient de se procurer dans les aérodromes qu'utilisent ses appareils les renseignements nécessaires.

De plus, en ce qui concerne les ceintures employées, il ne suffit pas qu'elles aient été homologuées par les services de la navigation aérienne : l'art. 42 *in fine* de la loi précise bien que cette homologation ne crée au profit du matériel qu'une présomption susceptible d'être combattue par la preuve contraire. Or l'accident lui-même et les expériences prescrites par la Cour semblent suffisamment concluants.

Les consorts BRETON ont attaqué cet arrêt devant la Cour de cassation. En outre des arguments que nous venons de présenter, ils soutenaient que la Cour d'appel avait à tort validé la clause d'exonération, rédigée en termes trop larges, qui avait été invoquée par l'AÉROPOSTALE. Sur ce point la Cour de cassation a dit, comme dans ses arrêts précédents, que la clause devait être tenue pour valable dans la mesure où le transporteur ne s'en prévalait que pour s'exonérer de sa responsabilité contractuelle.

Enfin les demandeurs faisaient grief à la Compagnie de n'avoir pas muni ses passagers de parachutes, comme le prévoient ses statuts.

Dans son arrêt la Cour suprême semble approuver la

décision de la Cour d'appel. Il est certain qu'aussi bien en ce qui concerne les conditions atmosphériques que pour la qualité de la ceinture, l'appréciation de la faute dépendait de circonstances de fait que la Cour d'appel juge souverainement.

La Cour de cassation ne pouvait tenir compte du dernier moyen soulevé devant elle, l'absence de parachutes, cet argument n'ayant pas été invoqué devant les juges du fait.

A propos de l'affaire BRETON, les juges ont, à notre sens, donné à la présomption tirée, suivant l'art. 42, des certificats administratifs, une force beaucoup plus grande que ne le comporte ce texte.

Toujours à propos de la clause d'exonération, le Tribunal de commerce de la Seine a eu à connaître, le 18 décembre 1933, d'une affaire qui opposait le D^r de MARTEL à la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE (1).

Le D^r de MARTEL avait frété un avion de la Compagnie pour se faire conduire à l'île d'Yeu auprès d'une malade. L'avion s'arrête à Vouvray, où des instructions télégraphiques de la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE interdisent au pilote, en raison des circonstances atmosphériques, de continuer le voyage.

Le D^r de MARTEL invoque le contrat de transport pour réclamer une indemnité, disant que la Compagnie s'était engagée à le conduire à l'île d'Yeu avant la nuit ; il invoque aussi un vice de l'appareil, mais comme il n'en apporte

(1) *R. A. I.* 1935, p. 75.

pas la preuve, l'avion étant en règle au point de vue administratif, la présomption de l'article 42 de la loi de 1924 joue contre le demandeur.

Le jugement, reprenant les conclusions de la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE, déboute le D^r de MARTEL :

Le transport aérien, en l'état actuel de la météorologie, n'offre pas à l'avance une sécurité complète ;

L'outillage avait été vérifié par le bureau Veritas ;

de plus, par la clause inscrite sur le billet qu'avait accepté de MARTEL, la Compagnie s'exonérait de sa responsabilité à raison des retards ;

Le Tribunal ajoute que la Compagnie ne s'était engagée à rien en ce qui concerne la durée du voyage, que le retard n'est donc pas prouvé, et que dans ces conditions il n'y a pas lieu de s'occuper de ses conséquences dommageables.

Cette décision n'appelle pas de longs commentaires. La clause parfaitement licite qui figurait sur le titre de transport exonérait la Compagnie de sa responsabilité à raison des retards (non dûs à sa propre faute). Or de MARTEL n'a pas prouvé de faute à la charge de la Compagnie, notamment il n'a pas fait la preuve d'un vice de l'appareil.

Dans les deux décisions que nous allons étudier maintenant, la clause d'exonération de responsabilité ou n'existait pas ou n'avait pas été acceptée. La jurisprudence est revenue à l'attitude généralement adoptée avant 1924, assimilant le transport aérien au transport terrestre. Elle a

déclaré le transporteur responsable de la faute de son préposé, et, dans la seconde affaire, elle a fait peser sur lui, dans toute sa rigueur, la responsabilité contractuelle.

Le 25 octobre 1932, la Cour de Paris a statué sur une affaire LEFÈVRE contre COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE (1).

LEFÈVRE se trouvant à bord d'un hydravion de la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE, le pilote fait diverses acrobaties, puis au moment d'amérir il se met en perte de vitesse ; l'hydravion s'enfonce dans la Seine et LEFÈVRE est blessé. Il est hors de doute que si l'accident, même s'il n'est pas la conséquence directe des acrobaties, est dû à une faute du pilote.

LEFÈVRE n'essaie pas de mettre en jeu la responsabilité contractuelle de la Compagnie, mais sa responsabilité quasi-délictuelle, du fait de son préposé.

La Compagnie répond qu'il n'y a pas de contrat entre elle et LEFÈVRE, ce qui est sans intérêt puisque c'est sa responsabilité quasi-délictuelle que LEFÈVRE entend faire jouer.

Le transporteur soutient aussi qu'au moment de l'accident le pilote n'était plus son préposé : en se livrant à des acrobaties il n'était plus dans l'exercice de ses fonctions. Au contraire, en acceptant d'accomplir des exercices dangereux et interdits, dont LEFÈVRE avait accepté le risque, le pilote s'était placé sous le contrôle et l'autorité de ce dernier.

La Cour a écarté ces raisons ; ce ne sont pas les acrobaties qui ont provoqué l'accident, et même en ce cas on ne

(1) *R. G. D. A.* 1932, p. 903.

pourrait soutenir que le pilote avait cessé d'être le préposé de la Compagnie : l'art. 1384 rend le commettant responsable du dommage causé par son préposé même quand celui-ci a abusé de ses fonctions.

Sur quoi la Cour a condamné la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE.

La solution donnée par la Cour d'Appel est exactement conforme à celles qui avaient été données avant la loi de 1924. Du moment que le transporteur aérien ne peut invoquer une clause d'exonération de responsabilité, il doit répondre des risques du transport comme le transporteur terrestre ; notamment il est responsable des fautes de ses préposés.

La Cour de Paris a rendu un arrêt assez intéressant le 23 juillet 1937, dans une affaire qui opposait la SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS RAPIDES à une dame DE KUNZEWA (1).

Se rendant dans le Midi, M^{me} DE KUNZEWA emprunte un avion de la SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS RAPIDES. Son billet avait été retenu par téléphone. Malgré le mauvais temps, le pilote prend un chemin autre que celui qu'il aurait été d'élémentaire prudence de suivre. L'avion s'abat, et M^{me} DE KUNZEWA est blessée.

La Cour commence par souligner que la loi de 1924 a laissé intact le principe de la responsabilité contractuelle du transporteur aérien. Il faut que la clause d'exonération qui, seule, peut faire disparaître cette responsabilité, ait été con-

(1) *G. P.* 1937.2.692.

sentie par le voyageur. Or M^{me} DE KUNKEWA non seulement n'a pas signé la clause, mais même n'en a pas eu connaissance, ayant pris son billet par téléphone, et n'ayant pu le voir qu'après la conclusion du contrat, au moment de monter en avion. Dans ces conditions, la Cour estime que la clause n'est pas opposable à M^{me} DE KUNZEWA, et lui accorde des dommages-intérêts.

Les premiers juges avaient cru pouvoir faire place ici à l'idée de faute de la victime : M^{me} DE KUNZEWA, avant le départ, aurait pu se renseigner sur les conditions atmosphériques. Ceci, d'ailleurs, n'écartait pas la responsabilité de la Compagnie, mais justifiait un partage de responsabilité.

La Cour d'Appel n'a pas suivi sur ce point les juges de première instance, et il nous semble qu'en effet on ne peut considérer comme une faute du voyageur de ne pas s'être renseigné avant de partir sur les circonstances météorologiques. C'est au transporteur qu'il appartient de différer le départ si le temps est défavorable.

On retrouve dans cet arrêt l'hostilité de la jurisprudence à l'égard de la clause. Il n'est plus possible, depuis la loi du 31 mai 1924, de discuter sa validité, mais la Cour se montre très difficile pour les conditions de son acceptation.

Nous venons de voir apparaître la notion de faute de la victime. Dans l'affaire VIALLE (1) la faute de la victime a exonéré complètement le transporteur.

(1) Tribunal correctionnel de la Seine, 19 décembre 1932. *R. G. D. A.* 1932, p. 905.

Le D^r VIALLE avait pris place dans un appareil qui quittait le Bourget de nuit. Le temps était assez mauvais. Aussitôt après le départ, VIALLE s'apercevant que l'appareil perd de la hauteur, quitte sa place pour en entretenir le pilote. A ce moment l'avion rencontre brusquement le sol, et le D^r VIALLE est blessé par la chute des colis qui tombent sur lui.

Le pilote est poursuivi pour blessures par imprudence, et le D^r VIALLE, qui se porte partie civile, prétend mettre en jeu sa responsabilité, ainsi que celle du représentant de la Compagnie, qui a autorisé le départ. Voici les arguments qu'utilisait le D^r VIALLE :

le départ était imprudent, étant données les circonstances atmosphériques ;

l'altimètre de l'appareil était mal réglé au moment du départ ;

les colis étaient mal arrimés.

Sur le premier point, se fondant sur le témoignage du commandant du port aérien du Bourget, le Tribunal déclare que les conditions atmosphériques étaient normales au moment du départ.

L'altimètre, d'un modèle homologué par les services de la navigation aérienne, avait très bien pu se dérégler pendant l'accident.

Jusqu'ici il n'y a donc pas lieu de considérer comme engagée la responsabilité du transporteur.

Sur le dernier point, défaut d'arrimage des colis, le Tri-

bunal fait observer que si, au lieu d'aller vers le pilote, VIALLE était resté à sa place, il n'aurait pas été blessé, le siège qu'il occupait ayant été retrouvé intact.

Le Tribunal, estimant que les blessures de VIALLE étaient dues à son imprudence et qu'il n'y avait pas de faute à la charge du transporteur, a acquitté le pilote et a débouté le D^r VIALLE.

§ 2. — Transport à titre gratuit

Dès avant la navigation aérienne, la jurisprudence a fait une situation plus favorable au transporteur à titre gratuit qu'au transporteur à titre onéreux. On a trouvé choquant d'imposer au transporteur bénévole de conduire saine et sauve à destination la personne qu'il transporte dans le seul but de lui être agréable. Un tel système aboutirait à faire peser sur lui, comme sur le transporteur à titre onéreux, une présomption de responsabilité.

Pour faire au transporteur à titre gratuit cette situation plus favorable, on a considéré que l'intention commune des parties, en l'absence de tout contrat de transport, devait être de limiter la responsabilité du transporteur aux cas où il y aurait une faute à sa charge. En d'autres termes, le transporteur à titre gratuit se trouve tenu seulement d'une responsabilité délictuelle, cela revient à dire qu'en cas d'accident le transporteur ne sera considéré comme responsable que si le transporté apporte la preuve qu'il s'est rendu coupable d'une faute.

Ce système s'est appliqué tout naturellement à la navigation aérienne ; certaines des décisions intervenues font allusion à la commune intention des parties.

La première espèce que nous avons à étudier porte sur les faits suivants :

Le pilote LEVÉE, sur les instances du jeune FAUCHER, accepte de l'emmener dans une promenade aérienne. Au cours de cette promenade, l'avion s'abat, et cet accident cause la mort du passager FAUCHER.

Les époux FAUCHER, parents de la victime, réclament à LEVÉE une indemnité de 100.000 fr. Par un jugement préparatoire du 10 décembre 1923, le Tribunal de la Seine autorise les époux FAUCHER à faire la preuve des faits articulés par eux comme de nature à mettre en jeu la responsabilité de LEVÉE.

Dans son jugement définitif du 5 janvier 1925 (1), le Tribunal, n'estimant pas prouvée la faute du pilote, a jugé que l'accident était dû à un cas fortuit, et il a débouté les époux LEVÉE.

On voit que, pour ces faits antérieurs à la loi de 1924, les juges n'ont pas hésité à faire application au pilote de la responsabilité délictuelle seule. C'était en effet le régime applicable déjà au transport gracieux en automobile ; il n'y avait aucune raison de traiter autrement le transport aérien.

De même le Tribunal de Montpellier, dans un jugement

(1) *G. P.*, 1930,2.479.

du 8 novembre 1929, et la Cour de Montpellier dans son arrêt du 1^{er} juillet 1930 (1), n'ont pas voulu mettre en jeu la responsabilité d'un pilote bénévole sans que fût prouvée une faute à sa charge. Dans l'appréciation de cette faute, la Cour a fait application de principes extrêmement intéressants.

Le pilote de réserve AMANS emmène avec lui dans un vol d'entraînement le mécanicien CHARRIER, dûment autorisé à l'accompagner. Au cours du vol, une pale de l'hélice se casse. L'avion se trouve dans une situation dangereuse, et AMANS, pour le redresser, tente une manœuvre audacieuse, qui échoue. Les deux occupants de l'appareil sont tués.

M^{me} CHARRIER, veuve du mécanicien, demande à M^{me} AMANS des dommages-intérêts à raison de la faute qu'aurait commise son mari en se livrant à une manœuvre dangereuse.

La Cour a estimé qu'il n'y avait aucune faute engageant la responsabilité d'AMANS.

Dans un cas comme celui-ci il faut agir vite; le pilote est libre d'effectuer la manœuvre qu'il estime la plus propre à sauver l'appareil, et sa responsabilité ne peut être engagée si la manœuvre échoue. C'est un de ces cas où il est nécessaire que le pilote dispose d'une complète liberté.

« La responsabilité du pilote, dit la Cour, ne peut être mise en jeu que si, par son geste, il a augmenté les risques prévisibles et normaux de la navigation aérienne, compte tenu de la liberté qu'il doit avoir. »

Cette définition de la faute du pilote est excellente, et

nous la retrouverons dans d'autres arrêts. Comme dans l'arrêt précédent, il a été jugé qu'en matière de transport gratuit il ne pouvait y avoir de responsabilité sans faute.

Ce sont encore les mêmes principes que l'on retrouve dans une affaire sur laquelle ont statué successivement le Tribunal de Montbrison, la Cour de Lyon et la Cour de Cassation.

NIGAY, MATHON et MOURIER se trouvaient transportés gratuitement à bord d'un appareil de la Société CAUDRON. Malgré la gratuité du transport, ils avaient reçu des billets portant une clause d'exonération de responsabilité au profit de CAUDRON.

Malgré le mauvais temps et les objurgations de ses passagers, aviateurs eux-mêmes, le pilote BRUTSCHY s'obstine à vouloir passer au-dessus des Cévennes, à un endroit où l'altitude, étant donné la mauvaise visibilité, rend le passage dangereux. L'appareil heurte une colline et tous les passagers sont blessés.

BRUTSCHY, poursuivi pénalement, est condamné à une amende de 16 fr. Se fondant sur sa faute délictuelle, NIGAY et autres se portent partie civile, et réclament une indemnité au transporteur CAUDRON, qu'ils veulent rendre responsable de la faute de son préposé.

Le Tribunal de Montbrison a donné satisfaction aux demandeurs, mais son jugement a été réformé par la Cour de Lyon, le 14 janvier 1937 (1).

(1) R. A. I., 1937, p. 55.

La Cour a admis la responsabilité civile du pilote, conformément aux art. 319 et 320 du Code Pénal et 3 du Code d'Instruction Criminelle. En ce qui concerne CAUDRON, la Cour a dû que, si la clause était formulée en termes trop larges, elle exonérerait cependant CAUDRON, conformément aux art. 42 et 48 de la loi, de sa responsabilité à raison du risque de l'air et de la faute de son préposé.

La faute du préposé est surabondamment prouvée, mais la non-responsabilité du commettant subsiste : elle est la contre-partie nécessaire de la liberté dont doit bénéficier le pilote.

Ici CAUDRON n'a commis aucune faute : l'appareil était en bon état de navigabilité, et le pilote possédait les certificats réglementaires.

Peut-être aurait-on pu reprocher à CAUDRON d'avoir laissé l'avion prendre le départ, alors que les circonstances atmosphériques n'étaient pas favorables. Mais les renseignements météorologiques n'ont pas été rapportés à l'instance, et cette question n'a pas été soulevée.

La Cour de Cassation, dans un arrêt du 12 janvier 1938 (1), a rejeté le pourvoi formé par MOURIER, estimant que la clause insérée dans le titre de transport exonérerait valablement CAUDRON de la faute même lourde de son préposé. La loi de 1924, en effet, ne distingue pas entre les fautes des préposés suivant leur nature ou leurs conséquences.

Dans cette affaire, CAUDRON n'avait pas à redouter, le

(1) *R. G. D. A.* 1938, p. 91.

transport étant gratuit, que l'on mît en jeu sa responsabilité contractuelle. Dans la mesure où la clause d'exonération écartait cette responsabilité, elle était certainement inutile. Il n'en est pas de même de la responsabilité que CAUDRON pouvait encourir comme commettant : la gratuité du transport n'y changeait rien, et il était prudent, en dehors de toute responsabilité contractuelle, que CAUDRON utilisât la faculté que lui donnait la loi de 1924 de s'exonérer de sa responsabilité à raison des fautes de ses préposés.

Par contre la clause de non-responsabilité autorisée par la loi de 1924, si elle exonère le transporteur de toute responsabilité à raison des fautes des « personnes employées à bord dans la conduite de l'appareil » ne peut permettre au transporteur d'écarter sa responsabilité au cas où il piloterait lui-même son appareil.

C'est la question qui se posait dans une affaire sur laquelle le Tribunal de la Seine a statué le 2 mars 1938 (1).

CHARLET père et fils avaient pris place dans l'avion de NOTTIN fils pour être transportés, à titre gratuit, de Châteaudun à Paris. Les trois occupants de l'appareil ont trouvé la mort dans un accident survenu au cours de ce voyage.

M^{me} CHARLET a demandé une indemnité à la famille de Nottin, et elle a appelé en cause la SOCIÉTÉ MUTUELLE D'ASSURANCES AÉRIENNES, qui assurait NOTTIN.

(1) *R. G. D. A.* 1938, p. 93.

L'action de M^{me} NORTIN était fondée sur l'art. 1384 du Code civil. Le Tribunal a très bien fait remarquer que l'art. 1384, paragraphe 1, ne pouvait être invoqué ici : cet article bénéficie aux tiers, non à des passagers qui « avaient accepté ou sollicité de participer sans contrat à l'usage et aux risques de l'avion. »

Seule pouvait être admise une action ayant pour base une faute du conducteur dans les termes des art. 1382 et 1383 du Code civil.

Ceci est conforme au régime habituel du transport à titre gratuit.

Ce qui est nouveau dans cette affaire, c'est que le transporteur, par une plaque fixée dans son appareil, avertissait ses passagers qu'il s'exonérait de la responsabilité qui pourrait lui incomber à raison des risques de l'air et des fautes commises par toutes personnes employées à bord dans la conduite de l'appareil. (Ce sont les termes mêmes de l'art. 42 de la loi du 31 mai 1924).

Voici ce que le Tribunal de la Seine a pensé de l'application de cette clause d'exonération au transport gratuit :

« Attendu que NORTIN fils était à la fois transporteur, propriétaire et conducteur de l'appareil dont la chute a causé l'accident ; que si la demanderesse démontre qu'une faute du pilote, appréciée suivant les règles de la navigation aérienne, est la cause du dommage, la demande sera recevable contre la succession de l'auteur de la faute, actuellement décédé ;

« attendu que la SOCIÉTÉ MUTUELLE D'ASSURANCES

AÉRIENNES produit la police souscrite par NOTTIN fils le 7 mai 1936, qui porte, parmi les conditions particulières à l'assurance de la responsabilité civile à l'égard des passagers, un article 3 où il est spécifié que la responsabilité civile de l'assuré à l'égard des passagers emmenés gratuitement sera couverte par la présente police à la condition que l'assureur leur ait fait connaître que l'assuré bénéficie, en tant que transporteur, de l'exonération de la responsabilité qui pourrait lui incomber à raison des risques de l'air et des fautes de toutes personnes employées à bord dans la conduite de l'appareil ;

« qu'il est établi par documents suffisants, notamment par des attestations, que l'appareil portait une plaque d'exonération de responsabilité fixée à bord dans un endroit apparent ;

« qu'il apparaît comme certain que le contrat d'assurance couvrait le transporteur des conséquences de ses fautes personnelles ;

« que la garantie de ce risque était la contre-partie des encaissements de primes ;

« que le fait que le transport était gratuit n'empêchait pas l'application de la loi du 31 mai 1924 ;

« que cependant les clauses d'exonération prévues par cette législation ne pouvaient viser que les risques de l'air ou les fautes des préposés ;

« qu'il n'était pas possible au transporteur de s'exonérer de tout risque, en particulier de ses propres fautes ; que dans ce cas l'assurance eût été sans objet ;

« que si la veuve CHARLET démontre une faute personnelle de NOTTIN fils, son action directe contre l'assureur sera recevable ;

« attendu que la dame veuve CHARLET ne produit pas de documents suffisants pour rendre évidente la faute du pilote transporteur ; que les pièces versées aux débats rendent seulement cette faute assez vraisemblable pour qu'il soit fait droit à la demande d'expertise... »

L'application de la loi de 1924 que prétendait faire l'assureur était tout-à-fait abusive, et le Tribunal l'a justement écartée ; la clause aurait abouti à exonérer le transporteur de sa responsabilité à raison de ses propres fautes. La loi n'a voulu exonérer le transporteur que de sa responsabilité de commettant, quand il confie son appareil à un préposé, et non des fautes qu'il peut commettre quand il pilote lui-même son avion.

CHAPITRE III

RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT DE L'AERONEF VIS-A-VIS DES TIERS

La responsabilité de l'exploitant de l'aéronef à raison des dommages causés à des tiers peut trouver son fondement dans deux idées différentes :

1. dans la faute du transporteur ; c'est une responsabilité délictuelle. La responsabilité de l'exploitant n'est engagée que s'il a commis une faute, dont la victime deva apporter la preuve. Dans tous les autres cas de dommages causés aux tiers, on ne peut retenir la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef : il sera exonéré notamment en cas de force majeure.

2. depuis un certain temps on fonde la responsabilité des exploitants de transports vis-à-vis des tiers sur l'idée de risque. L'exploitant, par l'engin qu'il met en circulation et dont il tire un profit, crée pour les tiers un risque ; il est juste qu'il prenne ce risque à sa charge. Pour les transports ordinaires, ce système fait naître à la charge de l'exploitant une présomption de faute : il ne peut dégager sa responsabilité qu'en établissant qu'il y avait cas de force majeure, ou en prouvant une faute de la victime. Un tel système est

conforme aux idées actuelles, plus favorables à la victime qu'à l'exploitant.

Le législateur de 1924, favorable au transporteur aérien dans ses rapports avec les voyageurs, lui a fait, par contre, une situation très dure dans ses rapports avec les tiers.

L'art. 53 de la loi déclare que : « *l'exploitant de l'aéronef est de plein droit responsable des dommages causés par l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.* »

Cette dernière disposition implique que les cas de force majeure restent à la charge de l'exploitant, ce qui lui fait une situation plus sévère que celle des autres transporteurs. Il ne semble pas qu'on puisse pousser plus loin l'application de l'idée du risque créé.

La rigueur du législateur s'explique par la gravité du risque que l'exploitation de la navigation aérienne fait courir aux tiers de la surface : il n'y a pas ici de contrat ni d'acceptation des risques qui justifie une atténuation de la responsabilité de l'exploitant.

M. RIPERT a analysé le contenu de cette notion de force majeure à propos de la responsabilité du transporteur aérien. En cas de dommage causé aux tiers de la surface, il y a lieu de distinguer entre divers cas de force majeure qui peuvent se présenter :

Si l'accident qui cause le dommage est dû aux circonstances atmosphériques, l'exploitant ne peut être exonéré.

De même si l'accident est dû au fait d'un tiers qui, par exemple, aurait tiré sur l'avion. L'exploitant aura bien un recours contre le tiers, mais c'est sur lui que pèsera la réparation du dommage causé par l'aéronef.

Dans un cas seulement il semble que l'exploitant puisse être exonéré de sa responsabilité sans faute de la victime : c'est dans l'hypothèse assez théorique où l'atterrissage serait imposé par le « fait du prince ». Si, au cours de cette manœuvre, et sans faute du pilote, l'appareil cause quelque dommage, il ne semble pas qu'on puisse retenir la responsabilité de l'exploitant.

En dehors de ce cas exceptionnel, l'exploitant doit répondre même des cas de force majeure. Il faut reconnaître que dans la navigation aérienne ces risques sont inséparables de l'exploitation : l'exploitant doit les accepter, s'il ne peut les prévoir.

Nous avons ici une jurisprudence qui remonte assez loin dans le temps. Nous verrons que les juges se sont montrés parfois d'une certaine indulgence pour les aviateurs.

Dans des arrêts récents nous verrons quel rôle les tribunaux ont fait jouer à la faute de la victime. Dans d'autres espèces, la jurisprudence a eu l'occasion de donner l'interprétation de certaines formules de la loi de 1924, de statuer sur des questions de compétence, et notamment d'appliquer l'art. 56 de la loi, qui prévoit, au choix de la victime, la compétence du tribunal du lieu du dommage ou de celui du domicile du défendeur.

Nous examinerons d'abord un arrêt de la Cour de cassation qui remonte à 1852.

Un ballon avait été contraint d'atterrir dans un champ, et y avait causé quelque dommage. Le juge de paix de l'endroit puis la Cour de cassation, dans un arrêt du 14 août 1852 (1), ont estimé que, l'atterrissage étant dû à un cas de force majeure, on ne pouvait mettre en jeu la responsabilité des aéronautes :

« Attendu, dit la Cour, que le procès-verbal dressé par le garde-champêtre constate que TOUTAIN et consorts, qui dirigeaient le ballon parti de l'hippodrome, au moment de la descente de ce ballon demandaient du secours ;

« que le juge de paix, en se fondant sur cette circonstance pour décider que les prévenus n'étaient pas descendus volontairement sur le terrain endommagé, mais y avaient été entraînés par une force majeure, ce qui éteignait toute idée de contravention, a fait une saine application des paragraphes 9 et 13 de l'art. 471 du Code pénal... »

On voit que, contrairement à la pratique actuelle, et à la loi de 1924, la Cour de cassation se fondait en 1852 non sur l'idée de risque mais sur la faute de l'auteur du dommage.

Par contre, le 24 janvier 1906 (2), le Tribunal de la Seine a fait application de la responsabilité fondée sur le risque à un aéronaute dont le ballon avait causé un accident dans des circonstances assez bizarres.

(1) R. J. L. A. 1910.

(2) R. J. L. A. 1910.

Le ballon se trouvait en difficulté au-dessus de Paris. Au moment où il parvenait à reprendre de la hauteur, il s'est trouvé arrêté par une cheminée d'usine. Le croyant en danger, des passants saisirent le guide-rope qui traînait à terre, malgré les injonctions de l'aéronaute BACON. Celui-ci finit par se laisser amener au sol, dans une toute petite rue du quartier de la Bastille. BACON ouvrit alors le clapet de son ballon, laissant échapper 400 mètres-cubes de gaz d'éclairage. Bien que BACON eût réclamé la fermeture des fenêtres des maisons voisines, une explosion se produisit au bout de quelques minutes, causant la mort d'un homme.

Les victimes demandaient à BACON une indemnité. Il répondit que l'accident était dû à l'intervention des passants et des locataires des immeubles voisins.

Ces circonstances ne pouvant être considérées comme des cas de force majeure ou des cas fortuits, le Tribunal appliqua à BACON la présomption de faute de l'art. 1384. Le ballon se trouvait « sous la garde » de BACON quand l'accident s'est produit.

Le Tribunal a d'ailleurs estimé que l'intervention des passants motivait un partage des responsabilités.

On voit, d'après les termes de ce jugement, que si BACON avait pu invoquer un cas de force majeure sa responsabilité n'aurait pas été retenue. Une telle solution ne serait pas possible sous le régime qui a été introduit par la loi de 1924.

En sens contraire, nous pouvons citer un jugement du

Tribunal correctionnel d'Épernay, du 14 décembre 1911 (1).

Le sieur LORIDAN, repartant en avion d'un champ où il avait atterri, passe à quelque distance du cheval de JACQUEMARD. Prenant peur, cet animal entraîne la voiture à laquelle il était attelé et blesse son propriétaire.

Le Tribunal a acquitté LORIDAN sur les motifs suivants :

un repli de terrain cachait JACQUEMARD à LORIDAN ;

l'avion ne faisait pas plus de bruit qu'une automobile ;

LORIDAN ne pouvait prévoir qu'à 200 mètres le cheval prendrait peur ;

LORIDAN a pu être entraîné dans une direction autre que celle qu'il voulait : l'aviation ne construit pas encore d'appareils capables de maîtriser les forces de l'atmosphère ;

en tous cas le doute doit bénéficier au prévenu.

En vertu des mêmes principes, le Tribunal de la Seine, par un jugement du 17 juin 1910 (2), a acquitté l'aviateur BLANK qui, au cours d'un meeting à Juvisy, avait blessé deux personnes en heurtant une tribune. Le Tribunal, tenant compte de la nouveauté et des risques de l'aviation, n'a pas estimé qu'il y eût là le cas de blessures par imprudence prévu à l'art. 319 du Code pénal.

De même on n'a pas poursuivi le pilote TRAIN qui, en prenant le départ, avait occasionné la mort du ministre BERTEAUX.

(1) *R. J. L. A.* 1912, p. 243.

(2) *R. J. L. A.* 1912, p. 37.

Dans ces trois derniers cas, on n'a pas cru devoir rendre les aviateurs responsables de dommages causés à des tiers, quand la faute de ces aviateurs n'était pas prouvée.

L'idée de risque réapparaît par contre dans une décision du juge de paix de Cambrin du 26 mai 1911 (1).

Le pilote LEGRAND, en atterrissant dans un champ, y avait fait quelques dégâts. PLUQUIN, propriétaire du champ, réclama une indemnité à BRÉGUET, commettant de LEGRAND.

BRÉGUET dit que l'atterrissage, dû à une avarie mécanique, était un cas de force majeure, et que, de toute manière, il n'avait commis aucune faute.

Le juge a estimé que le cas fortuit ou de force majeure ne peut résulter d'une avarie de moteur ou d'un vice caché même impossible à prévoir. Dans le cas présent, il n'y a pas eu force majeure (action soudaine et imprévue des forces de la nature). Il n'y a pas de faute à la charge de PLUQUIN. La responsabilité de BRÉGUET doit être fondée sur l'idée de risque de l'art. 1384.

On voit que dans cette décision, comme dans le jugement du 24 janvier 1906 (BACON), la responsabilité de l'exploitant n'aurait pas été engagée si l'atterrissage avait été dû à un cas de force majeure. Il n'en serait plus de même sous le régime de la loi de 1924.

Nous pouvons aussi rappeler ici deux jugements que nous avons cités à propos du droit du propriétaire de la surface.

(1) *E. J. L. A.* 1911, p. 267.

Dans ces jugements des 6 juillet 1912 et 10 juin 1914, le Tribunal de la Seine a condamné FARMAN à raison du dommage que causait aux propriétaires le seul passage de ses avions au-dessus de leurs terrains. Il y avait là un risque inséparable de l'exploitation de l'aviation ; le Tribunal a estimé que ce risque devait rester à la charge de l'exploitant.

La Cour de Lyon, selon la règle du droit commun, s'est déclarée incompétente pour connaître d'une action intentée contre l'Etat du fait de la chute d'un avion militaire.

Le sieur DUGELAY demandait à l'Etat des dommages-intérêts, parce qu'un appareil militaire avait endommagé sa maison en s'abattant sur elle.

Le 30 mars 1920 (1), statuant en appel sur une ordonnance de référé du président du Tribunal de Lyon, la Cour a déclaré que la juridiction des référés ne pouvait connaître que des questions rentrant dans la compétence du tribunal dont elle est l'émanation.

Il est évident qu'ici c'est devant la juridiction administrative que DUGELAY devait porter son action.

Le Conseil d'Etat a d'ailleurs consacré cette solution dans un arrêt du 9 novembre 1928 (2). Le dommage causé par un avion de l'Etat en service commandé donne lieu à une action devant les tribunaux administratifs.

Le sergent aviateur RAPIN, venant d'Orly avec son méca-

(1) *R. J. L. A.* 1922, p. 178.

(2) *G. P.* 1928.2 p. 835.

nicien, survole Bourg-la-Reine où demeure sa mère. Il exécute diverses acrobaties, puis heurte des fils électriques et s'écrase au sol. Le mécanicien est tué, de même qu'une autre personne, cinq passants sont blessés et plusieurs immeubles endommagés.

Il y a une faute grave du pilote. Mais le Conseil d'Etat reconnaît aussi la responsabilité de l'Etat, à raison du mauvais fonctionnement du service public de l'armée. Comme dit M. HAUBIOU, « même dans les hypothèses où l'agent a commis un fait personnel, c'est le service qui a mis la victime en contact avec l'agent coupable. » Le service fait en quelque sorte bénéficier les administrés d'une assurance contre les fautes des fonctionnaires et agents qui assurent ce service.

La responsabilité de l'Etat se trouve engagée dans les mêmes conditions que celle d'une entreprise privée, avec laquelle d'ailleurs il n'est pas sans ressemblance quand on considère le service public de l'aviation. Le Conseil d'Etat fait mention, dans son arrêt, de la loi de 1924.

Enfin, conformément à sa jurisprudence, le Conseil déclare que l'Etat devra être subrogé, à concurrence des sommes qu'il aura versées aux victimes, aux indemnités que celles-ci pourront obtenir de l'auteur du dommage devant les tribunaux ordinaires. Cette mesure est destinée à éviter qu'en cumulant l'indemnité de l'Etat et celle de l'auteur du dommage, les victimes ne finissent par obtenir une réparation supérieure au préjudice subi.

Le Tribunal de la Seine, toujours à propos de la responsabilité de l'exploitant, a rendu le 17 février 1930 (1) un jugement où nous avons relevé plusieurs idées intéressantes.

L'Union des pilotes civils de France avait organisé à Orly un meeting d'aviation ; au cours de ce meeting, un avion prêté par l'Etat tombe dans la foule et blesse le jeune CORNILLON. M. CORNILLON, père de la victime, assigne en dommages-intérêts l'Union des pilotes civils, l'Etat dans la personne du ministre de la Marine, et le pilote MINGAN.

Sur la responsabilité, le Tribunal, faisant application de l'art. 53 de la loi de 1924, a reconnu que ce texte établissait à la charge de l'exploitant une présomption de responsabilité qui ne peut être écartée que par la faute de la victime. Il n'y a rien de tel ici. L'Union des pilotes civils, qui doit être tenue pour l'exploitant, est condamnée. Le Tribunal justifie d'une manière très complète la qualité d'exploitant de l'Union des pilotes civils :

C'est cette société qui a organisé le meeting au cours duquel l'accident s'est produit ;

c'est elle qui a sollicité le concours des pilotes qui sont venus collaborer à cette manifestation ;

c'est elle qui a demandé et obtenu les autorisations administratives ;

qui a pris les mesures nécessaires pour assurer un service d'ordre ;

(1) *G. P.* 1930.1.735.

qui a établi le programme de la manifestation et l'a fait exécuter ;

qui a contracté une assurance contre les accidents dont des tiers pouvaient être victimes ;

qui a fixé et perçu un droit d'entrée.

Tirant profit d'un appareil gracieusement prêté par l'Etat, l'Union des pilotes civils devait en effet être considérée comme l'exploitant de cet avion. Le fait que cet appareil appartenait à l'Etat ne changeait rien à l'application de l'art. 53. L'art. 2 et l'art. 37 de la loi ne laissent aucun doute à cet égard.

Le Tribunal s'est en outre déclaré incompétent pour connaître de la demande contre le ministre de la Marine. C'est le droit commun (Cf. DUGELAY).

En ce qui concerne la demande introduite contre le pilote MINGAN, le Tribunal a déclaré qu'il n'existait pas de lien de droit entre CORNILLON et MINGAN ; celui-ci pouvait être en service commandé, et si, ce qui n'est pas prouvé, il s'est rendu coupable d'une faute personnelle susceptible de relever de la juridiction civile, c'était à l'Union des pilotes civils de France qu'il appartenait de l'appeler en cause.

On voit que les juges ont fait une correcte application de l'art. 53. En l'absence de faute de la victime, l'exploitant devait être condamné ; il n'y avait pas à s'arrêter au fait que l'appareil appartenait à l'Etat.

Enfin il était intéressant que le Tribunal définît ce qu'il entendait par exploitant.

La Cour de Montpellier a eu à se prononcer sur une espèce assez curieuse le 26 juillet 1929 (1).

Un avion de la Compagnie LATÉCOÈRE était tombé près de Perpignan. Le sieur CORCOLL, qui se trouvait là, s'était porté au secours de l'appareil. Celui-ci ayant pris feu, CORCOLL avait été grièvement brûlé, et demandait une indemnité à la Compagnie LATÉCOÈRE.

L'art. 56 de la loi de 1924 donne « à toute personne blessée par les évolutions de l'aéronef » la faculté d'assigner l'exploitant de cet aéronef non pas, suivant le droit commun, devant le tribunal de son domicile, mais devant le tribunal du lieu de l'accident.

Usant de cette faculté, CORCOLL assigne la Compagnie LATÉCOÈRE devant le Tribunal de Perpignan.

Ce Tribunal s'est déclaré incompétent, jugeant que le cas ne rentrait pas dans le sens de l'art. 56. CORCOLL, dit-il, a été blessé par son propre fait ; c'est lui qui s'est porté vers l'appareil.

La Cour de Montpellier a renvoyé l'affaire devant le Tribunal de Perpignan, statuant avec d'autres juges. La Cour fait remarquer que l'accident de navigation qui a provoqué le geste altruiste de CORCOLL se trouve en rapport nécessaire avec lui. Les premiers juges ont méconnu ce lien entre les évolutions de l'aéronef et les blessures de CORCOLL, et c'est à tort qu'ils se sont déclarés incompétents.

La Cour de cassation a adopté cette manière de voir dans

(1) *G. P.* 1930.1.900.

un arrêt du 9 avril 1930. L'art. 56, dit-elle, est très large, il n'exige pas que l'action en responsabilité soit fondée sur un quasi-délit, il établit une présomption de responsabilité sans faute au profit des victimes des dommages causés par les évolutions d'un aéronef ou les objets qui s'en détachent.

L'interprétation que donne la Cour de cassation est très sage. En poussant un peu le raisonnement du Tribunal de Perpignan, on serait arrivé à écarter la responsabilité de LATÉCOÈRE, sous prétexte que CORCOLL aurait commis une faute en se portant au secours de l'avion.

L'interprétation de la Cour de cassation est tout à fait dans le sens de la loi ; elle est conforme à l'idée que la responsabilité de l'exploitant est fondée sur le risque.

Dans les décisions que nous allons étudier maintenant, on a fait intervenir la notion de faute de la victime. Nous verrons que la jurisprudence a apprécié cette faute de diverses manières, et que, suivant les cas, elle lui a donné une portée différente.

L'affaire *Veuve COYON contre RAMEY et SCHMELZ* a permis aux tribunaux d'appliquer l'idée de faute de la victime, et de dire ce qu'il fallait entendre par l'expression de « prendre le départ » que l'on trouve à l'art. 24 de la loi du 31 mai 1924.

Le D^r COYON se promenait avec des amis sur la plage du Crotoy, quand est survenu un avion de l'école de pilotage du Crotoy qui roulait sur la plage pour se rendre de

son hangar au terrain d'aviation. C'était d'ailleurs l'itinéraire habituel des appareils.

Les personnes qui accompagnent COYON se garent ; lui, reste sur le passage de l'avion, disant : « le pilote me voit, je n'ai rien à craindre. » Or l'avion était construit de telle sorte que, de son poste, le pilote ne pouvait voir devant lui qu'en se levant, c'est-à-dire en se mettant dans une position qui l'empêchait de piloter. Ne voyant pas COYON, le pilote l'a heurté et tué

Le pilote RAMEY et l'instructeur SCHMELZ sont poursuivis devant le Tribunal d'Abbeville pour avoir enfreint l'art. 24 de la loi de 1924, qui indique que les avions ne doivent prendre le départ que d'un aérodrome public ou privé spécialement aménagé à cet effet. Le Tribunal a estimé, par son jugement du 4 juillet 1929, que l'on ne pouvait considérer l'avion roulant sur le sol comme étant en état de départ au sens de l'art. 24.

Sans doute, dit-il, SCHMELZ a eu tort de ne pas baliser le parcours de ses appareils, qui utilisaient une partie du domaine public accessible à tous à marée basse, mais cette négligence n'est pas la cause de l'accident, qui résulte de la faute de COYON (qui ne s'est pas garé).

RAMEY et SCHMELZ ont été acquittés ; ils ne pouvaient, de ce fait, être condamnés à verser une indemnité à M^{me} COYON.

La Cour d'Amiens ayant confirmé le jugement du Tribunal d'Abbeville, M^{me} COYON s'est pourvue en cassation.

Par un arrêt du 6 mars 1931, la Cour suprême a dit ce qu'il convenait d'entendre par « prendre le départ » au

sens de la loi de 1924. Cette définition donne une grande importance à cet arrêt (1).

La Cour d'Amiens avait estimé que l'avion prenait le départ au moment où il quittait le sol ; en d'autres termes, quand l'avion roule à terre par ses propres moyens, il est comparable à n'importe quel autre véhicule.

Au contraire la Cour de Cassation déclare que l'avion doit être considéré comme prenant le départ dès qu'il se déplace par ses propres moyens, avant même d'avoir pris de la vitesse pour le décollage.

Suivant cette interprétation, il est évident que RAMEY et SCHMELZ ne se sont pas conformés à l'art. 24 de la loi. L'action publique est éteinte contre eux par la loi d'amnistie du 26 décembre 1930 mais la faute contractuelle subsiste, et peut servir de base à une réparation.

Sans doute il y a faute de la victime. Si COYON avait bien voulu se déplacer, il n'aurait pas été atteint par l'avion ; mais la Cour de Cassation a déclaré, se référant aux termes de l'art. 319 du Code pénal, que la faute de la victime ne pouvait exonérer le coupable de sa responsabilité.

La Cour de Douai, statuant sur renvoi le 5 février 1932 (2) a déclaré RAMEY et SCHMELZ responsables de l'accident : RAMEY parce qu'il roulait par ses propres moyens sans voir devant lui, et SCHMELZ parce qu'il avait prescrit cette manœuvre dangereuse.

La Cour reconnaît la faute de COYON, et estime que

(1) *G. P.* 1931.1.531.

(2) *G. P.* 1932.1.834.

la responsabilité de l'accident incombe par moitié aux intimés et pour moitié au D^r COYON. Le dommage ayant été évalué à 250.000 Frs, RAMEY et SCHMELZ sont condamnés conjointement et solidairement à payer 125.000 Frs à M^{me} COYON.

Ce partage de responsabilité dépendait de questions de fait : il ne présente donc pas d'intérêt particulier.

Par contre la Cour de cassation a apporté au Droit Aérien une contribution très utile en disant ce qu'il faut entendre par l'expression de « prendre le départ ». La solution de la Cour de cassation est d'ailleurs excellente : si celle de la Cour d'Amiens avait prévalu, les avions auraient circulé librement hors des aérodromes, tout en n'étant pas soumis aux obligations du Code de la route.

Dans un jugement du Tribunal de la Seine du 14 novembre 1933, nous voyons l'exploitant de l'avion complètement exonéré de la responsabilité de l'art. 53 par la faute de la victime.

Au cours d'un meeting d'aviation organisé par l'AÉRONAUTIQUE-CLUB DE FRANCE, de KLAIRVAL, prenant des vues cinématographiques pour le compte de la Société PATHÉ, est tué par un avion.

M^{me} de KLAIRVAL, se fondant sur l'art. 53, attaque l'AÉRONAUTIQUE-CLUB, exploitant de l'appareil, en 150.000 francs de dommages-intérêts,

Le Tribunal autorise le club à faire la preuve de la faute

de la victime qui, aux termes de l'art. 53 « lui permettrait d'atténuer ou d'écarter sa responsabilité. »

L'AÉRONAUTIQUE-CLUB DE FRANCE parvient à prouver qu'il avait organisé un service d'ordre très sévère, et que de KLAIRVAL, trompant ce service d'ordre est allé, par émulation professionnelle, se placer à un endroit très dangereux.

La Cour d'appel, par un arrêt du 15 mai 1935, a débouté M^{me} de KLAIRVAL (1).

Il est évident que de KLAIRVAL, en trompant le service d'ordre, avait commis une faute grave. La Cour n'a eu qu'à faire application de l'art. 53 qui prévoit que, dans ce cas, la présomption de responsabilité sans faute tombe.

Dans une affaire ERNY contre l'Etat, nous allons trouver encore l'application des mêmes principes.

Le 20 décembre 1932, un avion militaire tombe à ANTONY sur la maison d'ERNY. Peu après un incendie se déclare. Mais, quelques minutes après la chute de l'appareil, et alors qu'il n'y avait pas trace d'incendie, une dame VAURS, parente d'ERNY, rentre dans le pavillon. Une explosion se produit à ce moment, et cause la mort de la dame VAURS.

Dans son arrêt du 16 octobre 1936 (2), le Conseil d'Etat a considéré à juste titre que la dame VAURS n'avait commis aucune faute en entrant dans la maison alors que

(1) *R. A. I.* 1935, p. 331.

(2) *G. P.* 1936.2.710.

rien ne laissait prévoir une menace d'incendie. L'Etat a été déclaré responsable aux termes de l'art. 53 de la loi du 31 mai 1924.

Comme nous l'avons dit, le législateur, par les art. 2 et 37 de la loi, déclare que ce texte est applicable à l'Etat. Celui-ci devait donc être déclaré responsable, puisqu'il n'y avait aucune faute à la charge de la victime.

CHAPITRE IV

L'ORGANISATEUR DE MEETING AERIEN

Plusieurs des décisions que nous avons déjà rencontrées ont été rendues à propos de meetings aériens. Elles trouvaient cependant leur place dans les chapitres où nous les avons fait figurer, soit que le « baptême de l'air » ait été considéré comme un transport aérien, comme dans l'affaire **GUILLOT et GAUTHIER** contre **ROBIN et ARLAUD**, soit que l'accident ait eu lieu dans des conditions telles que la responsabilité de l'exploitant se trouvait engagée vis-à-vis des tiers, comme dans les affaires **BLANK**, **CORNILLON**, de **KLAIRVAL**.

D'autres décisions sont encore intervenues, concernant les organisateurs de meetings aériens. Ce sont elles que nous allons étudier maintenant.

Nous essaierons ensuite, à la lumière de ces décisions et de celles que nous venons de rappeler, de voir s'il est possible de dégager quelques idées qui soient communes à la jurisprudence à l'égard des manifestations de ce genre. En passant nous insisterons sur les caractères particuliers de chaque décision.

Les trois affaires que nous allons examiner ici présen-

tent ce caractère commun que les organisateurs n'avaient pas demandé pour leurs meetings l'autorisation administrative prévue par l'art. 23 de la loi du 31 mai 1924. Dans la première affaire cette circonstance était due à une négligence des organisateurs. Dans les deux autres, à des interprétations diverses de l'art. 23, qui ont donné aux tribunaux l'occasion de fixer deux points intéressants pour le Droit aérien.

Nous examinerons d'abord une affaire qui a été jugée par le Tribunal correctionnel de Mantes le 15 juin 1933 (1).

FOURCADE, REGNIER, RAGOT, LEFEBVRE, dirigeant la section de Mantes de l'Aéro-Club de l'Île-de-France, avaient organisé un meeting aérien, au cours duquel devaient être donnés des baptêmes de l'air. Ils avaient le concours du pilote QUEMIN, dont ils avaient d'ailleurs négligé de vérifier les papiers de bord. Or QUEMIN essayait sur son appareil un dispositif de sécurité de son invention, non encore agréé.

FOURCADE et autres, bien que voyant QUEMIN se livrer à des exercices dangereux, ne lui interdisent pas de continuer et le laissent emmener des passagers.

Un accident se produit, entraînant la mort de deux passagers, M. et M^{me} DUPUIS.

FOURCADE et autres sont poursuivis pour homicide par imprudence, et M^{lle} DUPUIS, fille des victimes se porte partie civile.

(1) G. P. 1933.2.498.

Sur la responsabilité pénale, le Tribunal condamne FOURCADE et autres, à raison des faits suivants :

QUEMIN était un pilote inexpérimenté et imprudent. Le dispositif qu'il essayait n'était pas agréé, et son appareil, classé dans la catégorie R, n'aurait pas du quitter son aéroport d'attache.

Les organisateurs du meeting ne savaient rien de QUEMIN, et ne lui ont pas même demandé ses papiers de bord.

Enfin FOURCADE et autres n'avaient pas obtenu l'autorisation préfectorale.

Pour la responsabilité civile, il y avait une question spéciale : QUEMIN était employé par une société, la SOCIÉTÉ POUR L'EXPLOITATION DES BREVETS QUEMIN. Devait-on considérer cette société comme responsable du fait de son préposé ? Le Tribunal n'en a pas jugé ainsi : la responsabilité du commettant est restreinte aux actes accomplis par le préposé dans l'exercice ou à l'occasion de la mission qui lui a été confiée ; or la mission de QUEMIN était d'étudier et de perfectionner des appareils. En donnant des baptêmes de l'air, il devenait le préposé de FOURCADE et autres, exploitants de l'appareil au sens de l'ar. 53 de la loi de 1924.

FOURCADE et autres ont été condamnés à verser des dommages-intérêts à la demoiselle DUPUIS.

Les organisateurs ont été condamnés à nouveau par la Cour d'appel de Paris le 19 février 1934 (1).

(1) *G. P.* 1934.1.826.

L'arrêt commence par bien préciser que FOURCADE et autres sont bien les organisateurs du meeting. En effet celui-ci était organisé par l'Aéro-club de l'Ile-de-France, dont FOURCADE et autres étaient les représentants à Mantes.

Puis l'arrêt fait grief à FOURCADE d'avoir engagé comme pilote, et pour des baptêmes de l'air, un homme comme QUEMIN, dont la témérité était connue. De plus celui-ci devait faire en vol la démonstration d'un dispositif de sécurité de son invention, et se livrer pour cela à des évolutions dangereuses. Voyant ces évolutions, FOURCADE aurait dû les faire cesser, et empêcher QUEMIN d'emmener des passagers.

La Cour a confirmé le jugement du Tribunal correctionnel de Mantes.

Passons maintenant à un jugement du Tribunal correctionnel de Vitry-le-François du 20 octobre 1932 (1).

Le pilote LEMAIRE avait organisé une exhibition de vol à voile. Il ne s'était pas muni de l'autorisation préfectorale, et avait soutenu, comme on lui en faisait la remarque, que cette autorisation ne lui était pas nécessaire : l'art. 23 de la loi la prévoit pour les aéronefs ; on ne peut considérer comme tels les appareils de vol à voile.

Le Tribunal de Vitry-le-François, puis la Cour de Paris, le 18 juillet 1933, ont condamné le pilote LEMAIRE à une peine d'amende.

LEMAIRE s'est pourvu en cassation, et la Cour suprême

(1) *R. A. I.* 1935, p. 470.

a rejeté son pourvoi le 30 novembre 1935, en donnant de l'art. 23 l'interprétation suivante :

Les termes de la loi sont très généraux : elle entend par aéronef tout appareil capable de s'élever et de circuler dans les airs. En volant sans autorisation, LEMAIRE a donc contrevenu à l'art. 23 de la loi.

La Cour de cassation a apporté sur ce point une utile contribution au droit aérien. Elle a défini le planeur comme un aéronef. On peut rapprocher cette décision de celle du 6 mars 1931, par laquelle, à propos de l'affaire COYON, la Cour de cassation avait dit ce qu'il convenait d'entendre par l'expression « prendre le départ ».

C'est aussi sur cette question d'autorisation que portent un jugement du Tribunal correctionnel de Valence du 13 janvier 1933 (1), et un arrêt de la Cour de Grenoble du 22 juillet de la même année (2).

CLERGET et PERRIER avaient organisé une manifestation de propagande aérienne, où devaient être donnés des baptêmes de l'air. Cette manifestation avait été fixée à un dimanche, elle avait été annoncée dans les journaux de la région et même dans ceux de Lyon, enfin l'entrée du terrain où elle avait lieu était libre. C'est assez dire qu'il s'agissait d'une manifestation publique. Or non seulement CLERGET et PERRIER n'avaient pas sollicité d'autorisation préfectorale,

(1) *G. P.* 1933.1.570.

(2) *G. P.* 1933.2.822.

mais leur manifestation avait eu lieu malgré l'interdiction des autorités locales.

Poursuivis devant le Tribunal correctionnel de Valence, CLERGET et PERRIER ont été condamnés, leur séance de baptêmes de l'air constituant un spectacle public soumis aux autorisations prévues par l'art. 23 de la loi de 1924, et par l'art. 10 du décret du 19 mai 1928.

La Cour de Grenoble en a jugé autrement dans son arrêt du 22 juillet 1933. Elle a relaxé purement et simplement CLERGET et PERRIER ; pour la Cour de Grenoble, le terme de spectacle public ne peut s'appliquer à une manifestation où sont seulement donnés des baptêmes de l'air.

Ce terme, dit la Cour, ne peut s'entendre que d'exercices variés, de manœuvres combinées de façon à mettre en valeur la perfection des appareils et l'habileté des pilotes, en un mot l'emploi de moyens spectaculaires. Or, pour les baptêmes de l'air, il ne s'agit que d'un envol, d'un vol de quelques minutes, et d'un atterrissage ; les amateurs qui affluaient, du moment qu'il n'y avait pas de spectacle organisé, sont beaucoup moins des spectateurs que des usagers.

A notre sens la Cour de Grenoble, pour subtile que soit son analyse des « évolutions constituant un spectacle public », s'en est trop étroitement tenue à la lettre de la loi.

Si la loi prévoit des mesures de police, c'est pour assurer la sécurité des personnes. Dans l'intérêt même de la navigation aérienne, il faut éviter autant que possible les accidents qui peuvent provenir soit de l'état des lieux soit de la

protection insuffisante du public, circonstances que les autorités locales sont à même d'apprécier utilement.

Il est hors de doute que la séance de baptêmes de l'air présentait tous les caractères d'une manifestation publique. Il fallait donc, qu'elle constituât ou non un « spectacle », que l'on pût prendre toutes les mesures propres à assurer la sécurité des assistants. Ce serait impossible avec le système introduit par la Cour de Grenoble.

On voit que dans ces décisions, sauf la dernière, la jurisprudence a exigé des précautions spéciales de la part de l'organisateur de meeting aérien.

Dans l'affaire FOURCADE, on a reproché à l'organisateur de n'avoir pas suffisamment examiné les titres du pilote chargé de donner les baptêmes de l'air, et de ne pas lui avoir interdit de se livrer à des évolutions dangereuses.

Dans les deux autres espèces, la Cour de Cassation et le Tribunal de Valence ont donné des termes de la loi de 1924 une interprétation plutôt extensive, tendant à augmenter le nombre des cas où l'autorisation administrative serait exigée, et à assurer ainsi la sécurité du public. Seule la Cour de Grenoble a adopté une attitude contraire ; nous avons vu ce qu'il convenait d'en penser.

CHAPITRE V

RESPONSABILITE DU CHEF DE CENTRE D'ENTRAINEMENT

Il s'agit ici d'une question assez spéciale, sur laquelle nous avons relevé deux arrêts : l'un qui a apprécié cette responsabilité à propos d'un dommage causé à des tiers par un pilote à l'entraînement, l'autre qui a été rendu au profit d'un pilote blessé au cours d'un vol d'entraînement.

RICHARD, en vertu d'une convention passée avec l'Etat, assure à Orly l'entraînement des pilotes, qui est un service public ; dans cette convention l'Etat s'exonère complètement de la responsabilité qui pourrait naître à sa charge de l'application de l'art. 1384 du Code civil *in fine* (loi du 20 juillet 1899) :

« Toutefois la responsabilité civile de l'Etat est substituée à celle des membres de l'enseignement public. »

Le pilote LAPIERRE, s'entraînant à Orly le 1^{er} janvier 1923, avec un instructeur appointé par RICHARD, se livre à des acrobaties, et l'avion tombe dans la propriété de BERGER, où sa chute cause des dégâts évalués à 1.500 Frs. BERGER demande une indemnité équivalente à RICHARD.

Le Tribunal de la Seine, par un jugement du 21 juillet 1924 (1), a déclaré RICHARD civilement responsable en vertu de l'art. 1384, l'Etat se trouvant complètement exonéré des risques par la convention passée avec RICHARD. Ce jugement a été confirmé par la Cour d'appel le 29 octobre 1926.

La décision est intéressante.

Si, en effet, on avait reproché à RICHARD une faute personnelle, — et on aurait pu lui tenir rigueur d'avoir autorisé son instructeur à effectuer des acrobaties —, il aurait été responsable dans les conditions ordinaires de l'art. 1382. Mais la Cour fait peser sur lui la présomption de faute de l'art. 1384 paragraphe 4. La Cour tient donc le chef de centre d'entraînement pour un instituteur au sens de l'art. 1384.

Il est certain que c'est bien ainsi que le chef de centre d'entraînement est considéré dans la convention existant entre l'Etat et RICHARD, et la Cour ne pouvait guère en juger autrement. Mais ce n'est pas ainsi que la jurisprudence avait généralement dégagé la notion d'instituteur :

Les tribunaux tendent à exonérer l'instituteur, qui se borne à instruire, de la présomption de faute de l'art. 1384, et à ne faire peser cette présomption de faute que sur l'instituteur qui a, en plus, une mission d'éducation et de surveillance.

Une telle interprétation aurait eu pour résultat de libérer RICHARD. Sa tâche était seulement d'instruire, l'auteur du

(1) *R. J. L. A.* 1927, p. 362.

dommage agissait librement et on ne voit pas pourquoi intervient ici la responsabilité du fait d'autrui : celle-ci ne sert qu'à garantir les tiers du fait de personnes irresponsables en droit, et dont une autre a la charge.

Quoiqu'il en soit, la Cour a donné au mot instituteur le sens large qu'avait adopté la convention passée entre RICHARD et l'Etat, et RICHARD a été condamné.

La situation ainsi faite au chef de centre d'entraînement, par son assimilation à l'instituteur au sens de l'art. 1384, est assez dure. La Cour était liée par la convention existant entre l'Etat et RICHARD. Il serait intéressant de savoir comment elle jugerait dans un cas où une telle convention n'existerait pas.

Dans le second jugement, c'est le pilote à l'entraînement, blessé dans un accident de ce genre, qui entendait mettre en jeu la responsabilité du chef du centre.

Le sieur RIEL, qui s'entraînait sur un avion de la Société FRANCE-AVIATION, a été victime d'un accident : le pilote GUINET, qui dirigeait l'appareil, a effectué deux « tonneaux » non loin du sol, et la seconde de ces acrobaties s'est terminée par une chute en vrille.

RIEL a fondé sa demande d'indemnité sur l'art. 1384 paragraphe 4. Dans son jugement du 21 mai 1931 (1), le Tribunal de la Seine a dit très justement que ce n'était pas possible, que la présomption de cet article protège les tiers

(1) RIEL c. FRANCE-AVIATION et l'URBAINE. *Recueil périodique des assurances*, 1932, p. 334.

qui n'ont pas fait usage de la chose, et non celui qui vient s'exercer à piloter et connaît parfaitement les dangers à quoi il s'expose.

Il semble évident que RIEL n'avait qu'à prouver la faute du pilote GUINET, préposé de la Société FRANCE-AVIATION, et à actionner celle-ci comme commettant. C'est d'ailleurs ce qu'implique le jugement.

La Société invoquait, pour échapper à sa responsabilité, une clause de son contrat avec l'Etat, stipulant que les pilotes s'entraîneraient à leurs risques et périls. Le Tribunal a eu raison de dire que cette clause, en admettant que la victime en ait eu connaissance, ne peut jouer quand le vol a eu lieu avec un préposé de la Société, et surtout quand ce préposé a commis une faute grave.

De plus il n'est pas question, dans la loi de 1924, de valider une clause d'exonération dans les contrats entre la Société d'entraînement et le pilote de réserve.

Puis le Tribunal donne un attendu que nous croyons devoir citer :

« Attendu que même en supposant par hypothèse que la loi de 1924 puisse s'appliquer à l'espèce, l'exonération qu'elle autorise ne saurait en aucun cas jouer lorsqu'il y a faute lourde du personnel de la compagnie... »

Cette interprétation que donne le Tribunal, et qui est tout à fait inutile ici, nous semble, de plus, parfaitement inexacte. Elle est à l'opposé de celle qu'a donnée la Cour de Lyon dans l'affaire NIGAY, MATHON, MOURIER contre CAUDRON, et qui vient d'être consacrée par la Cour de Cassa-

tion. La loi de 1924 ne distingue pas suivant la nature ou la gravité des conséquences de la faute du préposé, dont il est possible de s'exonérer. La clause d'exonération perdrait d'ailleurs presque toute sa valeur si le transporteur ne se trouvait pas complètement exonéré de sa responsabilité à raison des actes de son préposé. Outre la difficulté qu'il y aurait à caractériser la plus ou moins grande gravité de la faute, il semble bien qu'un tel système soit tout à fait incompatible avec la liberté dont dispose, qu'on le veuille ou non, le pilote.

Le Tribunal, dont la décision, à part cette remarque, nous semble parfaitement motivée, a autorisé RIEL à apporter la preuve des faits articulés par lui, et tendant à établir la responsabilité du pilote, à savoir :

1° que le pilote GUINET occupait le poste avant de l'avion (poste de pilotage) ;

2° que GUINET a effectué deux « tonneaux », dont le second, à moins de 100 mètres du sol, a entraîné la chute de l'appareil.

•

CHAPITRE VI

RAPPORTS ENTRE LES COMPAGNIES DE TRANSPORT AÉRIEN ET LEURS EMPLOYÉS

Les pilotes sont liés à la compagnie qui les emploie par un contrat de travail. Au point de vue des accidents du travail, ils se trouvent régis par la loi de 1898.

Dans les quelques décisions qui ont été rendues concernant les rapports entre les compagnies et leurs pilotes, nous essaierons de mettre en relief les notions particulières au droit aérien qu'ont dégagées les tribunaux.

Le pilote BRODIN était au service de la Compagnie DOUTRE, qui l'engageait « au voyage ». Se rendant, pour le compte de la Compagnie, de Saint-Cyr à Corbeaulieu, près de Compiègne, BRODIN a trouvé la mort dans un accident.

Dans un arrêt du 21 janvier 1924, la Cour de Paris a débouté M^{me} veuve BRODIN qui demandait une indemnité à la Société DOUTRE. La Cour n'a pas voulu appliquer l'art. 1^{er} de la loi de 1898, disant que, du moment que BRODIN n'était payé ni au mois ni à la journée, il n'y avait pas contrat de louage de services.

Mais la Cour de Cassation, par un arrêt du 12 avril 1927 (1), a admis le pourvoi de M^{me} BRODIN, en déclarant

(1) *R. J. L. A.* 1924, p. 575.

que la durée du contrat de travail est sans influence sur l'application de la loi.

Le 31 mai 1922, le Tribunal de Mauriac a rendu un jugement, confirmant d'ailleurs une décision du juge de paix de cette ville, dans une affaire qui opposait le pilote DAMPFHOFFER à son employeur, la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE.

Allant, pour le compte de cette société, du Bourget à Nîmes, DAMPFHOFFER s'était écarté de l'itinéraire qui lui avait été tracé pour aller voir sa famille à l'Hôpital. En quittant cette localité pour gagner Nîmes, DAMPFHOFFER fut victime d'un accident au cours duquel il fut blessé. Il demanda une indemnité à la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE en vertu de la loi de 1898 sur les accidents du travail. Le jugement reconnaît nettement, comme le soutenait la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE, que le crochet fait pour passer par l'Hôpital était en dehors du travail. Mais les juges, impressionnés par le fait que c'est en quittant l'Hôpital pour se rendre à Nîmes que le pilote avait été blessé, ont estimé que le trajet l'Hôpital-Nîmes devait être considéré comme rentrant dans le travail. La COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE a été condamnée à verser au pilote DAMPFHOFFER une indemnité.

Par un arrêt du 8 juillet 1924 (1), la Cour de Cassation a dit, et il nous semble que c'est avec raison, que DAMPFHOFFER ne se trouvait à l'Hôpital ni d'ordre de son patron

(1) *R. J. L. A.* 1927, p. 456.

ni dans l'intérêt de l'entreprise, et qu'il ne pouvait donc se prévaloir de la loi du 9 avril 1898.

A propos d'une affaire veuve STICHTER contre SOCIÉTÉ LATÉCOÈRE, le Tribunal de la Seine, puis la Cour de Paris ont rendu des décisions opposées, en appréciant différemment des faits qui pouvaient constituer, à la charge de la Compagnie, la faute inexcusable prévue à l'art. 20 de la loi du 9 avril 1898.

Le pilote STICHTER a été tué dans un accident juste avant d'arriver à Alicante, venant de Barcelone. M^{me} STICHTER, sa veuve, qui a droit à une rente, en demande la majoration du fait de la faute inexcusable de LATÉCOÈRE. Le jugement préparatoire du 14 décembre 1922 autorise M^{me} STICHTER à faire la preuve de cette faute.

La demanderesse déclare que son mari faisait pour la première fois ce trajet, et sur un appareil auquel il n'était pas habitué. Surtout M^{me} STICHTER entend prouver que l'ordre de départ a été donné à STICHTER par une violente tempête. Ce fait seul constitue à la charge de la Compagnie une faute inexcusable, et LATÉCOÈRE est condamné à verser à M^{me} STICHTER une rente majorée s'élevant à 6.000 Frs.

Sur appel de LATÉCOÈRE, la Cour fait remarquer que la tempête n'est pas prouvée, que l'avion Alicante-Barcelone a effectué son parcours le même jour sans encombre, et que de plus, quand l'accident s'est produit, STICHTER se trouvait à 20 kilomètres d'Alicante, ayant déjà pu parcourir 460 kilomètres depuis Barcelone.

« *Considérant, dit la Cour, que l'exploitation de toute*

ligne de navigation aérienne deviendrait impossible si un pilote ne devait prendre le départ que lorsqu'il n'y a pas de vent, et s'il avait besoin d'avoir préalablement plusieurs fois fait la route avant de pouvoir y piloter un avion... »

Dans ces conditions, la Cour a estimé que la faute inexcusable n'était pas prouvée, et elle a ramené la rente au chiffre normal de 2.175 Frs (1).

On voit, par le motif que nous venons de citer, que la Cour a eu le souci, en appliquant à la navigation aérienne la législation sur les accidents du travail, de faire place aux nécessités et aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport.

Il n'empêche qu', dans les espèces que nous venons de voir, ce sont des éléments de pur fait qui ont entraîné la décision des juges, et nous ne voyons pas quels enseignements d'intérêt général on en pourrait tirer pour le Droit Aérien.

Il en est de même pour une affaire veuve M. contre COMPAGNIE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (C.I.D. N.A.). Dans cet arrêt relatif à l'interprétation de polices d'assurances, la Cour d'appel de Paris a refusé de considérer autrement que comme passager un employé d'une compagnie de navigation aérienne qui, ainsi que l'avait spécifié le transporteur, avait pris place dans un de ses appareils à titre de passager gratuit.

(1) *R. J. L. A.* 1924, p. 470.

Voici quelle était l'espèce :

Le pilote M., de nationalité bulgare, était employé à la C.I.D.N.A. Celle-ci le renvoyait à Sofia sur un de ses appareils, à titre de passager gratuit. Dans un accident qui se produit au cours du voyage, M. est tué. Sa veuve obtient, suivant les assurances contractées par la C.I.D.N.A. :

1° une indemnité en vertu d'une police collective du 2 janvier 1929, par laquelle, conformément à la loi de 1908, la Compagnie se couvrait pour les accidents du travail ;

2° une indemnité en vertu d'une police individuelle du 8 janvier 1929, garantissant des accidents du fait des aéronefs tous les passagers à titre gratuit ou onéreux, police étendue par un avenant au personnel français ou étranger de la C.I.D.N.A. susceptible d'utiliser en privé ou en mission une ligne régulière exploitée par elle.

Ces deux premiers points n'offraient pas de difficulté.

3° de plus la veuve M., prétendait encore se prévaloir d'une police individuelle prévoyant les accidents survenus aux pilotes et mécaniciens navigants. Le Tribunal de Commerce de la Seine, par un jugement du 12 janvier 1934, avait donné satisfaction sur ce dernier point à M^{me} M. Sur appel de la Compagnie d'assurances, la Cour, faisant très justement observer qu'au moment de l'accident M. ne se trouvait à bord de l'avion qu'en qualité de passager, n'a pas admis que la veuve M. pût obtenir, en vertu de ce dernier contrat, une indemnité supplémentaire (1).

(1) *R. A. I.* 1936, p. 83.

Il nous reste à parler d'un jugement du Tribunal de Marseille, dans lequel cette juridiction a eu à statuer sur le délai-congé auquel doivent avoir droit les pilotes. Incidemment le Tribunal a repoussé l'assimilation du pilote d'avion au capitaine de navire.

Le Tribunal statuait sur appel d'une décision du conseil de prud'hommes du 18 novembre 1930. Le pilote DE VISA, au service de la COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE, avait été congédié avec un préavis d'un mois et une indemnité égale au salaire fixe mensuel. Le conseil de prud'hommes a accordé à DE VISA une indemnité correspondant à trois mois de service, et calculée sur le montant de toutes ses rétributions, sauf les primes spéciales de déplacement.

Le jugement du Tribunal de Marseille du 1^{er} juillet 1931 (1) s'exprime en ces termes :

« Attendu qu'il est de jurisprudence constante que le délai de préavis varie suivant la nature et l'importance de l'emploi et des travaux du salarié ; que, si pour les salariés payés au mois le délai est généralement de un mois, il peut être plus élevé en raison de la compétence technique qu'exige l'emploi, de l'importance du personnel à diriger et de la responsabilité morale ou matérielle qui pèse sur le salarié ;

« attendu que la Société prétend que le délai applicable aux pilotes de l'aviation est fixé par les usages, et indique que, de 1925 à 1930, elle a congédié trois pilotes en leur

(1) G. T. 10 octobre 1931.

versant une indemnité égale au seul salaire fixe mensuel ; qu'elle offre au besoin de rapporter la preuve de cette pratique constante ;

« attendu qu'il s'agit dans l'espèce d'un genre d'exploitation (transports par avions ou hydravions) connu depuis peu d'années ; que son organisation est sujette à des progrès et remaniements constants, de nature à modifier la situation des agents qui y participent ; que dans ces conditions l'usage ne peut être considéré comme ayant été suffisamment établi en 1930 ;

« ...attendu que DE VISA a prétendu que les pilotes d'aviation devaient être assimilés à des commandants de navires ;

« mais attendu que si d'aucuns envisagent déjà la construction dans l'avenir d'immenses aéronefs pouvant être qualifiés de navires aériens, il n'appartient pas au Tribunal de statuer sur la situation des pilotes éventuels de ces aéronefs, ni même sur celle de tous les pilotes d'aviation, quelles que soient la puissance des moteurs, la longueur des parcours et la nature des régions survolées ; qu'il doit rechercher exclusivement quel est, dans le cas particulier qui lui est soumis, le délai applicable ;

« attendu que DE VISA a été engagé en 1929 en qualité de pilote d'hydravion, et pour conduire entre Marseille et Alger les hydravions chargés de la poste et des marchandises, avec, comme passagers, un mécanicien, un radiotélégraphiste et parfois un second pilote ;

« attendu que la conduite des hydravions postaux à l'aide de quelques appareils de bord, sur un parcours comme

celui de Marseille-Algèr ne nécessite qu'une compétence technique limitée ; que DE VISA, ancien aide-comptable, après avoir été mobilisé dans l'aviation et après avoir exécuté 200 heures de vol, a pu, à l'âge de 21 ans et 9 mois, obtenir le brevet de pilote, et a été engagé aussitôt par la COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉRO-POSTALE ;

« attendu, il est vrai, que la profession de pilote exige certaines qualités de courage et de sang-froid, et comporte certains risques ;

« mais attendu que si le caractère dangereux des entreprises entraîne des salaires plus élevés, comme c'est le cas dans l'espèce — le sieur de VISA, à l'âge de 22 ans, gagnait environ 50.000 francs par an — ou même a provoqué des avantages particuliers comme ceux prévus en faveur des pilotes par la loi du 31 mars 1928, ce caractère dangereux n'entre pas en ligne de compte dans le délai de préavis ;

« attendu, d'autre part, que si le pilote possède une certaine autorité sur le mécanicien et le radio-télégraphiste, ceux-ci sont plutôt des collaborateurs que des sous-ordres, le pilote étant le plus souvent bien moins compétent qu'eux en matière de mécanique et de radio ;

« attendu qu'il échet de tenir compte de ce qu'en raison du nombre encore restreint d'entreprises similaires le sieur de VISA devait éprouver quelque difficulté à trouver rapidement un poste équivalent et aussi de ce que l'emploi comporte une certaine responsabilité morale ;

« que par suite il paraît équitable de porter à deux mois le délai de préavis auquel avait droit de VISA ;

Sur le calcul de l'indemnité :

« Attendu qu'il est de principe que, pendant le délai de préavis, le salarié doit demeurer au service de l'entreprise ; qu'il doit continuer à percevoir le même salaire qu'avant le congédiement ; qu'il faut entendre par salaire toutes les rétributions sur lesquelles l'employé était en droit de compter ; que s'il convient à l'employeur de libérer immédiatement l'employé de toutes obligations, celui-ci n'en a pas moins droit à ces mêmes rétributions, surtout lorsque, comme dans l'espèce, les primes dépassent très sensiblement le salaire fixe, de sorte qu'elles ont été sans conteste l'un des éléments constitutifs du contrat ;

« attendu que la Compagnie prétend pourtant qu'elle ne doit que le salaire fixe, les autres rétributions étant aléatoires, puisqu'elle pourrait même laisser le pilote à terre ;

« mais attendu qu'il est évident qu'un pilote d'hydravion n'est point affecté à l'emploi visé dans son contrat s'il est laissé à terre ou s'il n'est pas chargé ou cesse d'être chargé du nombre de transports normalement prévus ;

« attendu que les primes de parcours, de régularité, de non-casse et de vie chère ont un caractère de continuité qui permet de les considérer comme faisant partie intégrante du salaire normal ; qu'il convient donc, pour calculer l'indemnité, de faire état, comme l'a fait le conseil de prud'hommes, des primes de cette nature touchées dans les six mois ayant précédé le congédiement... »

Dans ce long jugement, le Tribunal a donné une analyse très poussée de la situation du pilote. Il lui appartenait sou-

verainement, pour cet emploi nouveau, de fixer la durée du délai-congé.

On ne voit pas très bien pourquoi le pilote a essayé de se faire assimiler au commandant de navire. En effet l'art. 109 du Code de travail maritime du 18 décembre 1926 déclare que le capitaine peut être toujours congédié, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié. Le commandant peut donc être congédié sur l'heure. Ce jugement est le seul, avec celui du Tribunal de la Seine du 27 mars 1924, où les juges aient eu à se prononcer sur l'assimilation du pilote au capitaine. Les deux décisions ont repoussé ce rapprochement pour des motifs d'ailleurs différents.

Pour le calcul de l'indemnité, le Tribunal de Marseille a appliqué le droit commun : quand le salarié a droit à des allocations supplémentaires ayant un caractère de fixité ou de périodicité, il faut les faire entrer en ligne de compte pour le calcul du salaire afférent à la période du délai-congé.

CHAPITRE VII

POLICE DE LA NAVIGATION AERIEENNE

Nous étudierons dans ce chapitre trois arrêts du Conseil d'Etat, qui ont statué sur les attributions du ministre de l'Air et des préfets en matière de réglementation de la circulation aérienne. Nous examinerons ensuite deux décisions qui ont porté sur des cas spéciaux d'application de la loi du 31 mai 1924.

La COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE et la CHAMBRE SYNDICALE DES INDUSTRIES AÉRONAUTIQUES ont attaqué devant le Conseil d'Etat un arrêté du préfet de Seine-et-Oise du 8 août 1928, qui avait interdit les départs, vols ou amérissages d'aéronefs dans la région du Pecq, de Montesson et de Mesnil-le-Roi.

Les requérants invoquaient l'art. 19 de la loi de 1924, qui prévoit la libre circulation des aéronefs au-dessus du territoire français. Si l'art. 20 prévoit l'interdiction du survol de certaines zones pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique, il résulte de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires relatives à la navigation aérienne qu'une telle mesure ne peut être prise que par le ministre et non par le préfet.

De plus le décret du 19 mai 1928 assimile « tout aéronef en contact avec l'eau à un bateau de navigation intérieure, et l'astreint aux règlements qui régissent ces bateaux. » Il convient donc de faire application de l'art. 1^{er} du décret du 24 mars 1914, d'après lequel le préfet ne peut réglementer la navigation sur les cours d'eau qu'avec l'approbation du ministre des Travaux publics, et ne peut user de ses pouvoirs que dans l'intérêt de la police desdits cours d'eau.

Le Conseil d'Etat, par un arrêt du 7 mars 1930 (1), a reconnu qu'en vertu des art. 19 et 20 de la loi du 31 mai 1924, l'arrêté était nul pour incompétence.

En outre, « considérant qu'aucun motif d'intérêt de la police des cours d'eau ne pouvait être invoqué par le préfet de Seine-et-Oise pour légitimer l'interdiction générale et absolue des départs et amérissages dans la région visée par l'arrêté attaqué... », le Conseil d'Etat a déclaré que les requérants étaient fondés à demander l'annulation de l'arrêté pour excès de pouvoir.

Faisant application des mêmes textes, le Conseil d'Etat a rendu une décision opposée dans une espèce assez analogue (2).

Le préfet de Seine-et-Oise avait interdit l'évolution des aéronefs sur un tronçon de la Seine.

La COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE et la SOCIÉTÉ HENRI ET MAURICE FARMAN ont essayé de faire annuler cet arrêté,

(1) *G. P.* 1930.1.830.

(2) Conseil d'Etat, 26 janvier 1934. *La Loi*, 17 février 1934.

disant qu'il n'avait pas été pris dans l'intérêt de la police de la voie de navigation, comme l'exige le décret du 24 mars 1914. De plus les requérants entendaient se prévaloir du fait que l'arrêté n'avait pas été approuvé par le ministre des Travaux Publics.

Le Conseil d'Etat, appréciant autrement les faits, n'a pas admis le pourvoi :

« Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'un motif de cette nature (l'intérêt de la police du cours d'eau) pouvait être invoqué par le préfet de Seine-et-Oise pour légitimer l'interdiction des départs ou amérissages des hydravions dans le secteur de la Seine compris entre les points kilométriques 52091 et 54091, secteur où il estimait que ces évolutions étaient, à raison de la configuration des lieux et de la densité de la batellerie, particulièrement dangereuses ;

« qu'il n'est pas établi par les pièces du dossier que cette mesure ait été édictée pour un but étranger à l'intérêt de la navigation ;

« qu'enfin le défaut d'approbation de l'arrêté par le ministre des Travaux Publics, s'il a pour effet de suspendre sa force exécutoire, ne saurait avoir pour conséquence d'en faire prononcer l'annulation ;

« qu'il résulte de ce qui précède que le pourvoi n'est pas fondé. »

Ces deux arrêts sont très nets. Le décret de 1928 assimilant les aéronefs en contact avec l'eau aux bateaux de la navigation intérieure, il faut leur faire application des tex-

les relatifs à cette navigation, et notamment du décret de 1914. Le préfet ne peut réglementer la circulation sur les cours d'eau que dans l'intérêt de la police de ces cours d'eau. Le Conseil d'Etat a donc recherché dans chaque cas si l'arrêté avait bien été dicté par le souci d'améliorer la police des cours d'eau.

En ce qui concerne l'interdiction du survoler certaines zones du territoire, les textes donnent compétence au ministre de l'Air seul. L'arrêté préfectoral du 8 août 1928 était donc entaché d'incompétence.

Sur l'étendue même des pouvoirs du ministre en ce qui concerne l'interdiction du survol, le Conseil d'Etat ne s'est pas prononcé. Dans l'arrêt que nous allons étudier maintenant, il a en quelque sorte passé à côté du problème, annulant pour une simple question d'incompétence portant sur un point de détail une disposition qui avait interdit, pour toute une journée et pour toute la France, l'envol des appareils de tourisme.

En vertu d'instructions télégraphiques adressées aux préfets dans la soirée du 13 juillet 1935, l'envol des avions de tourisme avait été interdit sur tout le territoire pendant la journée du lendemain. La FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE DE FRANCE a demandé l'annulation de cette décision, et le Conseil d'Etat lui a donné satisfaction par un arrêt du 27 octobre 1937 (1) :

« *Considérant, dit-il, que la FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE DE*

(1) *G. P.* 1937.2.906,

FRANCE demande seulement l'annulation d'un arrêté du ministre de l'Air, en date du 13 juillet 1935, qui aurait interdit l'envol des avions de tourisme pendant la journée du 14 juillet 1935, mais que sa requête est en réalité dirigée contre les décisions administratives édictant cette interdiction ;

« considérant que d'après l'art. 19 de la loi du 31 mai 1924 les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français ; que l'art. 20 de la même loi dispose que le survol de certaines zones peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique ; qu'il résulte de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires relatives à la police spéciale de la navigation aérienne qu'une telle mesure ne peut être prise que par arrêté ministériel ;

« Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aucun arrêté ministériel n'est intervenu pour interdire le vol des aéronefs de tourisme le 14 juillet 1935 ; que les instructions télégraphiques adressées aux préfets dans la soirée du 13 juillet, et en vertu desquelles les autorités de police se sont opposées à l'envol des appareils de tourisme le lendemain, étaient entachées d'incompétence ;

« que dès lors, et sans qu'il soit besoin de rechercher si l'interdiction de l'envol des aéronefs privés sur tout le territoire est légale, la FÉDÉRATION requérante, à laquelle lesdites instructions ont fait grief, est fondée à en demander l'annulation. »

Par le détour que l'arrêt emploie, il perd une grande partie de son intérêt. On se trouve ramené au cas du premier arrêt examiné dans ce chapitre.

Il est bien entendu que la police aérienne, police d'Etat, peut interdire le survol de certaines parties du territoire. Par exemple un arrêté du 11 juillet 1935 a interdit le survol de Paris ; un autre, du 29 mai 1937, a interdit pour quelques jours le survol du château de Candé, où devait se marier le duc de WINDSOR.

Mais quand l'Etat interdit le survol de tout le territoire, ce qui peut être en effet nécessaire pour maintenir l'ordre en certaines circonstances, il y a lieu de se demander s'il ne méconnaît pas les termes de la Convention de 1919 et de l'art. 19 de la loi de 1924, qui reconnaissent que les aéronefs peuvent librement survoler le territoire.

L'annotateur de l'arrêt imagine que, dans un cas de ce genre les aéronefs étrangers appartenant à des pays signataires de la Convention de 1919 pourraient circuler librement au-dessus du territoire tandis que les aéronefs français seraient contraints de ne pas quitter leurs hangars. Le ministre, en effet, ne peut manquer dans un arrêté à un traité signé par la France, et qui même a été promulgué en France par un décret du 8 juillet 1922.

Quoiqu'il en soit, le Conseil d'Etat ne s'est pas prononcé sur la question ; il a profité de ce qu'il n'y avait pas eu d'arrêt mais seulement des instructions télégraphiques, pour se contenter d'annuler les décisions administratives par lesquelles ces instructions avaient été rendues effectives.

Nous arrivons maintenant à une espèce à propos de

laquelle les juges ont eu à se prononcer sur l'étendue du domaine d'application de la loi de 1924.

Le lieutenant DESTAILLAC, se séparant de son escadrille, s'était livré au-dessus de Fontainebleau à diverses acrobaties. Il était, de ce fait, poursuivi devant le Tribunal correctionnel de cette ville, pour avoir contrevenu aux articles 21 et 22 de la loi de 1924 et au décret du 19 mai 1928.

DESTAILLAC a soutenu que ce dernier texte, qui impose aux appareils monomoteurs de survoler à plus de 1.000 mètres les agglomérations de 10.000 à 100.000 habitants, était illégal, et que, de plus, la loi de 1924 n'était pas applicable aux pilotes militaires.

Le Tribunal, par jugement du 18 juillet 1934 (1), a déclaré que le décret de 1928 était parfaitement régulier, ayant été pris sur délégation du législateur pour fixer les modalités d'application de la loi du 31 mai 1924.

De plus les art. 21 et 22 de cette loi ne font aucune distinction entre les pilotes civils et les pilotes militaires.

En conséquence DESTAILLAC, qui a exécuté des « évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil », a été condamné à deux jours d'emprisonnement avec sursis. Ceci est dû à l'application de l'art. 254 du Code de Justice militaire, aux termes duquel les juges doivent substituer une peine d'emprisonnement aux peines d'amende prononcées contre des militaires.

(1) *G. P.* 1934.2.729.

La Cour d'appel de Paris a confirmé ce jugement en y ajoutant une considération supplémentaire (1) :

« Considérant qu'aux termes de l'art. 51 de la loi de 1924 les pilotes sont tenus de se conformer aux règlements relatifs à la police de circulation de la route, aux feux et aux signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages ;

« que cette police, régie par le titre II, lequel comprend les art. 21 et 22 retenus par la prévention, ne fait aucune distinction entre les pilotes ;

« que la loi précitée, qui serait d'ailleurs à peu près sans portée si son application était restreinte aux aviateurs civils, se trouve par suite applicable aux aviateurs militaires ;

« que ce moyen doit par suite être rejeté... »

Ces décisions tout-à-fait claires ne laissent semble-t-il aucun doute sur ce point. La loi de 1924 est applicable aux militaires. Le Conseil d'Etat l'avait appliquée sans hésitation dans les arrêts RAPIN et ERNY que nous avons déjà étudiés.

Enfin il nous reste à étudier un jugement important du Tribunal correctionnel de Versailles du 3 septembre 1936 (2).

Le 23 février 1936, le pilote D., venant du Havre, atterrit à Villacoublay avec un appareil américain. Il est pour-

(1) *R. A. I.* 1935, p. 75 ; *G. P.* 1935.2.827.

(2) *R. A. I.* 1936, p. 419.

suivi pour avoir manqué à la loi de 1924. En effet l'appareil ne possédait que des papiers de bord américains. Or, comme les Etats-Unis n'ont pas signé la Convention du 13 octobre 1919, et qu'il n'existe pas de convention particulière entre eux et la France, comme d'autre part D. n'avait pas demandé l'autorisation spéciale prévue par l'art. 8 de la loi de 1924, son appareil se trouvait sans papiers aux yeux de la loi française.

D. a prétendu que, la loi de 1924 n'exigeant pas que les certificats de navigabilité et d'immatriculation fussent délivrés par les autorités françaises aucune infraction ne pouvait lui être reprochée, et qu'au demeurant, sur présentation de ses certificats américains, il avait obtenu le 28 février 1936 une autorisation temporaire de survol.

A ces arguments, le Tribunal a répondu :

« Attendu que les Etats-Unis n'ayant pas souscrit de convention aérienne avec la France, les certificats d'immatriculation et de navigabilité délivrés par l'autorité compétente de ce pays ne sont pas valables pour la circulation au-dessus du territoire français ; qu'une autorisation spéciale, délivrée par le ministère de l'Air, est nécessaire avant le survol, même à un Français dont l'aéronef est immatriculé dans ce pays, ladite autorisation ayant pour effet de suppléer pour un temps et un trajet déterminés les certificats d'immatriculation et de navigabilité dont il s'agit ;

« attendu qu'à défaut d'autorisation l'aéronef américain survolant le territoire français doit être considéré comme étant sans papiers au regard de la loi française ; qu'en con-

séquence se rendent passibles des sanctions prévues par les art. 61 et 62 de la loi de 1924 le propriétaire qui le met en service et le pilote qui sciemment le conduit ;

« ...attendu que l'autorisation délivrée à D. le 28 février, conformément à l'art. 8, ne peut avoir d'effet rétroactif... »

C'est la partie la plus intéressante du jugement : l'argument de D. était très mauvais : la loi de 1924 n'avait pas à exiger que les certificats fussent délivrés par l'autorité française ; cette question se trouve traitée par l'art. 11 de la Convention de 1919. Cette convention déclare qu'il appartient aux Etats contractants d'accorder les brevets et licences. Il existe un régime de faveur pour les signataires de la Convention. Comme les Etats-Unis ne l'ont pas signée, ils se trouvent au régime prévu par l'art. 5.

Cet article est analogue à l'art. 8 de la loi de 1924 qu'a appliqué le Tribunal de Versailles. Il est regrettable qu'il ne se soit pas explicitement référé au texte de la convention.

De plus il était évident que l'autorisation obtenue le 28 février ne pouvait régulariser la situation qui s'était présentée le 23 février.

Le jugement constate ensuite que D., en circulant avec cet appareil au-dessus du territoire français, n'a pas fait courir de risque particulier aux personnes et aux biens de la surface. En effet la technique de la construction aéronautique est aussi poussée aux Etats-Unis que dans les principaux pays européens. Cette idée est assez inutile. Peu importe ici la plus ou moins grande perfection de la technique américaine. Il suffisait qu'aux yeux de la loi française

l'appareil fût sans papiers, pour que le pilote fût condamné.

D. a été condamné à 100 frs d'amende, le Tribunal ayant cru pouvoir le faire bénéficier des circonstances atténuantes. Or D. s'était déjà rendu coupable d'une infraction de même nature : le Tribunal ne spécifie pas si ce délit était vieux de plus de cinq ans : dans le cas contraire, l'application de l'art. 67 de la loi de 1924 aurait dû entraîner pour D. le maximum de la peine.

Le même jour le Tribunal a statué sur une autre infraction commise par D.

Pendant l'instruction de la première affaire, l'appareil avait été mis sous scellés. Or un jour D., sous prétexte de faire la vidange de l'essence, demande et obtient la levée provisoire des scellés : il en profite pour s'envoler et gagner l'Italie. Un mandat d'arrêt a été lancé contre lui, et il est d'ailleurs rentré en France de lui-même.

Son acte le mettant sous le coup des art. 401, paragraphe 3 et 406 du Code pénal, D. a été condamné à une amende de 200 frs. En effet, aux termes de l'art. 12 de la loi de 1924, l'aéronef doit être tenu pour un meuble.

CHAPITRE VIII

AFFAIRES DIVERSES

Jusqu'ici nous avons pris une à une certaines grandes questions du droit aérien, et nous avons groupé autour d'elles les décisions qui s'y rapportaient. Dans ce dernier chapitre, c'est à propos de chaque décision que nous essaierons de dégager les problèmes de droit aérien qu'elle soulevait.

Le Tribunal de Commerce de la Seine, le 29 mars 1930 (1), a statué dans une affaire qui opposait la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE à la Société AIR-UNION.

La COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE prétendait :

1. que c'était à tort, abusivement et sans droit que l'AIR-UNION, compagnie subventionnée par l'Etat, entreprenait et exploitait des vols au-dessus de Paris et le service Paris-Cherbourg.

2. que l'AIR-UNION faisait ainsi à la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE une concurrence illicite et dommageable.

En conséquence la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE réclamait des dommages-intérêts, et la défense à la Société AIR-

(1) *Droit Aérien* 1930, p. 577.

UNION de continuer cette concurrence, à peine de 5.000 frs pour chaque contravention constatée.

Sur la première partie de la demande, le Tribunal s'est déclaré incompétent :

« Attendu que la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE, par la première partie de sa demande, se fonde sur le fait que la COMPAGNIE AIR-UNION, étant subventionnée par l'Etat pour exploiter des services aériens réguliers et déterminés, ne pourraient, par suite des conventions passées entre elle et l'Etat, exploiter d'autres services que ceux spécifiés aux dites conventions ; que ce serait par suite à tort, abusivement et sans droit qu'elle aurait entrepris des vols au-dessus de Paris et le service aérien Paris-Cherbourg ;

« mais attendu que cette partie de la demande a trait à l'exécution et à l'interprétation de conventions passées avec l'Etat Français et la COMPAGNIE AIR-UNION ; qu'il y a là une question de compétence du domaine purement administratif, et dont ce Tribunal n'a pas à connaître ; qu'il échet de déclarer la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE non recevable en cette première partie de sa demande. »

Sur la concurrence illicite, le Tribunal a statué dans les termes suivants :

« Attendu par contre qu'une concurrence déloyale peut être exercée même par un concessionnaire, si ce dernier, dans l'exploitation de sa concession, se permet d'empiéter sur les droits des tiers ; que si, au cours de son exploitation, la COMPAGNIE AIR-UNION a commis une faute (concurrence illégale ou illicite), c'est à bon droit que la COMPAGNIE

AÉRIENNE FRANÇAISE s'estimant lésée, s'adresse à ce Tribunal ;

« et attendu qu'il y a concurrence illicite toutes les fois que, en dehors de toute intention frauduleuse, une personne ou une société a commis des actes de nature à nuire d'une façon quelconque à un rival, actes revêtant le caractère d'une imprudence ou d'une faute ;

« qu'il s'agit donc d'examiner en la circonstance si la COMPAGNIE AIR-UNION a commis dans l'exploitation de ses services annexes « vols sur Paris » et « Paris- Cherbourg », autres que ceux pour lesquels elle est subventionnée, une imprudence ou une faute allant à l'encontre des droits de la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE ;

« attendu qu'il convient d'observer tout d'abord que le principe de la liberté de la navigation aérienne est actuellement tellement absolu que l'Etat n'a même pas songé à concéder aux sociétés subventionnées un monopole d'exploitation de parcours aériens qu'il estime, en les subventionnant, devoir faire obligatoirement assurer dans l'intérêt général ; qu'ainsi la COMPAGNIE AIR-UNION ne possède aucun monopole, et que les services aériens pour lesquels elle est subventionnée par l'Etat peuvent être entrepris en libre concurrence par n'importe quelle autre société... »

Le jugement ajoute que, si la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE prétend que l'AIR-UNION emploie à ces services annexes une part de la subvention qui lui est allouée, la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE n'en rapporte pas la preuve. De plus, ces exploitations, notamment le service Paris-Cherbourg, ne

sont pas déficitaires, comme le soutient également la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE ; en effet l'AIR-UNION n'entreprend ces services qu'avec une garantie de frs 6.000 par voyage que lui fait la WHITE STAR LINE.

Le Tribunal de commerce de la Seine a rendu un jugement à peu près identique dans un procès intenté par la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE à la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TRANSPORTS AÉRIENS (1).

Il semble que le Tribunal de Commerce ait eu ici une idée très juste de la liberté de la navigation aérienne, et qu'il ait très sagement apprécié les faits invoqués par la COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE comme prouvant la concurrence déloyale faite par l'AIR-UNION.

Le Tribunal de Tours a rendu le 15 juin 1937 (2) un jugement qui présente un certain intérêt pour les associations qui enseignent le pilotage.

L'association AIR-TOURAIN, qui d'après ses statuts, a pour but de favoriser la navigation aérienne sous toutes ses formes, et notamment d'organiser des cours en vue de la préparation militaire à l'aéronautique, avait obtenu de l'État la concession temporaire d'un terrain sur l'aérodrome.

L'association avait congédié son chef-pilote, X., et celui-ci s'était mis à donner des leçons de pilotage sur son avion

(1) *Droit Aérien* 1930, p. 580.

(2) *G. P.* 1937,2.906,

personnel, à un tarif inférieur à celui de l'Air-Touraine, tout en utilisant les installations de ce club, dont il était resté membre. L'Air-Touraine, avait alors prononcé l'exclusion de X., et lui avait enjoint de retirer son appareil du hangar qu'il occupait.

X. a attaqué l'Air-Touraine, prétendant qu'il n'avait commis aucune faute pouvant motiver son exclusion en continuant à donner, sur son appareil personnel des leçons de pilotage : en effet l'enseignement du pilotage est libre pour tous les personnes qui possèdent les certificats nécessaires.

Le Tribunal a estimé qu'une association qui a obtenu, dans les conditions que nous avons vues, la concession d'un terrain sur un aérodrome, est en droit de réglementer à l'égard de ses membres les conditions d'utilisation de ce terrain.

En outre, en continuant, malgré l'interdiction qui lui avait été notifiée, à enseigner le pilotage au sein même de l'association, et moyennant un prix inférieur au tarif fixé par celle-ci, X. a commis une faute grave qui justifie son exclusion, comme le prévoient les statuts de l'Air-Touraine.

De plus, il était licite d'enjoindre à cet adhérent exclu d'enlever son appareil du hangar dont seule sa qualité de membre lui conférait l'utilisation.

Par ce jugement, le Tribunal a pu affirmer que si l'en-

(1) Brevet de pilote de transport public ou brevet de pilote moniteur prévu par l'arrêté du 26 décembre 1935.

seignement du pilotage est libre pour ceux qui possèdent les brevets exigés (1), il ne peut en être de même au sein d'un aéro-club investi par le ministre de l'Air du soin de former des pilotes. Il était en effet inadmissible que X., pilote congédié, pût se prévaloir de ce qu'il était resté membre du club pour faire concurrence à ce club, en utilisant son propre terrain.

Mentionnons encore quatre décisions qui portent sur des questions variées.

La première est un jugement du Tribunal correctionnel de la Seine du 14 novembre 1931.

L'adjudant aviateur H. avait emmené un passager dans un vol au Bourget, contrairement à tous les règlements. Se retournant tout-à-coup, H. constate que son passager, le sieur d'ADLER, n'est plus dans l'avion. Des témoins l'ont vu se dresser dans la carlingue, puis tomber.

L'adjudant H., avait, comme il fallait, attaché d'ADLER. Celui-ci s'était lui-même débouclé.

Dans ces conditions, le Tribunal a estimé qu'on ne pouvait considérer la responsabilité du pilote comme engagée, et l'adjudant H. a été acquitté.

On voit le rôle considérable qu'a joué ici la notion fautive de la victime.

Nous avons relevé aussi un arrêt de la Cour de Paris du 19 décembre 1931 (1).

Dans cette espèce, où il s'agissait d'un accident causé par

(1) *G. T.* 10 février 1932.

le mauvais fonctionnement d'un parachute, la Cour a considéré qu'en l'absence de faute précise du fabricant, on ne pouvait retenir sa responsabilité.

C'est l'application du droit commun à une fabrication nouvelle.

Citons encore un jugement du Tribunal de Mâcon, du 22 octobre 1935 (1).

L'AÉRO-CLUB DE BOURGOGNE avait fait réparer un moteur d'avion par le mécanicien L. La réparation faite, le bureau Veritas a refusé de laisser voler l'appareil avec le moteur ainsi réparé. Aussi l'AÉRO-CLUB DE BOURGOGNE a-t-il refusé de payer la réparation.

L. a obtenu le paiement de sa facture devant le juge de paix, qui avait fait expertiser la réparation par un sieur M.

L'AÉRO-CLUB DE BOURGOGNE et la FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE DE FRANCE ont fait appel de cette décision devant le Tribunal de Mâcon. Le jugement donne satisfaction à ces deux associations, disant que L. ne pouvait ignorer que l'Etat exige de contrôler les réparations effectuées sur les moteurs d'avion, et que le bureau Veritas est délégué pour ce contrôle.

Mentionnons enfin un jugement du Tribunal correctionnel de Brest du 9 février 1934 (2).

Le pilote X., se rendant de Plouescat à Benodet, amérit à Morgat, dans la zone interdite. Il invoque une fuite

(1) *R. A. I.* 1935, p. 470.

(2) *R. A. I.* 1934, p. 79.

d'huile, disant qu'il s'agissait d'un cas de force majeure. Mais divers sémaphores l'avaient signalé dans la zone interdite avant l'heure qu'il indique comme étant celle de sa panne.

Dans ces conditions le Tribunal n'a pas retenu le cas de force majeure, et le pilote de l'hydravion a été condamné à une amende.

L'intérêt de ce jugement est d'être le seul que nous ayons relevé où se soit posée en propres termes la question de la force majeure. Dans les arrêts que nous avons étudiés, on invoquait presque toujours le risque de l'air, en essayant de lui donner la même valeur et le même rôle qu'au cas de force majeure. Les tribunaux ne l'ont pas admis avant les exonérations de responsabilité de la loi de 1924, sauf dans l'affaire CAROLL.

VU : *Le Président,*

A. DE LA PRADELLE.

VU : *Le Doyen,*

G. RIPERT.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

A. ROUSSY.

APPENDICE

Le Comité Juridique International de l'Aviation s'est proposé de rédiger le Code international de l'air.

On trouvera ci-après les solutions juridiques d'ordre international adoptées pour les problèmes soulevés par un moyen de locomotion essentiellement international, et qui ont trait aux questions qui ont fait l'objet de notre étude.

I. — Le droit du propriétaire de la surface

ART. 1 du projet de Code international de l'air. — « La circulation aérienne est libre, sauf le droit, pour l'Etat sous-jacent, de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer sa sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants. »

ART. 43. — « Nul ne peut, à raison d'un droit de propriété, s'opposer au passage d'un aéronef, dans des conditions qui ne présentent pour lui aucun inconvénient appréciable. »

ART. 44. — « Tout abus du droit de passage donne ouver-

ture contre son auteur responsable à une action en dommages-intérêts. Cette action s'exerce conformément aux dispositions de l'art. 25. »

II. — Responsabilité du transporteur aérien

Dans les articles que nous allons citer ici, le projet de Code international de l'air traite de la responsabilité du transporteur vis-à-vis du transporté aussi bien que de sa responsabilité vis-à-vis des tiers.

ART. 45. — « La responsabilité est basée sur le risque (principe). »

ART. 46. — « La responsabilité pèse également et solidai-
rement sur celui qui a la propriété de l'aéronef et celui qui
en a la maîtrise juridique (principe). »

ART. 47. — « Le cas de force majeure est réservé (prin-
cipe). »

ART. 48. — « Le transporteur est responsable de la perte
de l'avarie des marchandises transportées, hors le cas de
force majeure ou de vice propre de la marchandise. Il est de
même responsable des dommages causés aux tiers. hors le
cas de force majeure ou de faute du transporté. »

ART. 49. — « Sauf en ce qui concerne les voyageurs, le
transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la
responsabilité qui lui incombe en raison des risques de la
circulation aérienne et des fautes commises par toute per-
sonne employée à bord dans la conduite de l'appareil. »

III. — Législation applicable et juridiction compétente

ART. 23. — « L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire qui ne dépend de la souveraineté d'aucun Etat est soumis à la législation et à la juridiction du pays dont il a la nationalité. »

ART. 24. — « Lorsqu'un aéronef se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger, les actes accomplis et les faits survenus à bord et qui seraient de nature à compromettre la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent sont régis par la législation de cet Etat et jugés par ses tribunaux. »

ART. 25. — « La réparation des dommages causés aux personnes ou aux biens sur le territoire de l'Etat sous-jacent est réglée par la législation de cet Etat. »

ART. 26. — « La réparation des dommages causés par abordage ou par toute autre cause à un aéronef qui se trouve au-dessus d'un Etat est régie par la loi de cet Etat, sauf si les aéronefs sont de la même nationalité, auquel cas la réparation du dommage est régie par la loi du pavillon ». »

ART. 27. — « L'action en réparation peut être intentée non seulement devant le tribunal du domicile du défendeur, mais encore devant le tribunal du lieu de l'immatriculation de l'aéronef. »

ART. 28. — « La réparation des dommages causés par un aéronef à un autre aéronef, à des personnes ou à des biens, soit en haute mer, soit au-dessus d'un territoire ne

relevant d'aucune souveraineté, est soumise à la loi du tribunal saisi par la partie la plus diligente dans les limites de l'article précédent ; toutefois, si les aéronefs ont la même nationalité, la réparation des dommages est régie par la loi du pavillon. »

ART. 29. — « Dans le cas de collision entre aéronefs de même nationalité, la réparation des dommages causés aux biens et aux personnes se trouvant à bord est régie par la loi du pavillon, et la réparation des dommages causés aux biens et aux personnes du pays survolé par la loi de ce pays ».

ART. 30. — « Les actes accomplis et les faits survenus dans l'espace à bord de l'aéronef et qui n'intéresseraient pas la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent, restent soumis à la législation et à la juridiction du pays dont l'aéronef a la nationalité.

IV. — Police de la navigation aérienne

ART. 13. — « Les aéronefs ne peuvent atterrir ou afflotter que sur les emplacements ouverts au public avec cette destination, et avec l'assentiment du propriétaire sur les emplacements privés agréés par l'autorité compétente. »

ART. 14. — « Pour des raisons de sécurité publique, tout aéronef devra atterrir dans le plus proche emplacement ouvert au public, lorsqu'il y sera invité par un signal officiel, précis et connu. »

ART. 15. — « L'ordre d'atterrissage sera donné par un agent de l'autorité compétente, sous la responsabilité de l'Etat, et si l'atterrissage est exigé immédiatement, en dehors d'un emplacement autorisé, le pilote de l'aéronef ne sera responsable d'un dommage éventuel que s'il y a faute de sa part ; dans tous les autres cas, la réparation du dommage incombera à l'Etat. »

ART. 16. — « Tout aéronaute qui, hors le cas de nécessité, atterrira ou afflottera en dehors des emplacements désignés à cet effet sera passible des peines prévues par la loi, et il ne pourra reprendre la libre disposition de son appareil qu'avec l'assentiment de l'autorité. »

Chapitre IV. — Du jet... ART. 19. — « En tous cas le préjudice causé donne lieu à réparation. »

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE.	
ABBREVIATIONS	I
TABLE DES ARRETS	3
INTRODUCTION	7
CHAPITRE PREMIER. — Le droit du propriétaire de la surface	11
CHAPITRE II. — Responsabilité du transporteur aérien	21
1° <i>Risque de l'air</i>	28
2° <i>Faute des préposés</i>	30
§ 1. Transport à titre onéreux	35
§ 2. Transport à titre gratuit	70
CHAPITRE III. — Responsabilité de l'exploitant de l'aéronef vis-à-vis des tiers	79
CHAPITRE IV. — L'organisateur de meetings aériens	97
CHAPITRE V. — Responsabilité du Chef de centre d'Entraînement	105
CHAPITRE VI. — Rapports entre les compagnies de transport aérien et leurs employés	111
CHAPITRE VII. — Police de la navigation aérienne.. ..	121
CHAPITRE VIII. — Affaires diverses	133
APPENDICE	141
TABLE DES MATIERES	147

